

Bruxelas, 3 de julho de 2024
(OR. en)

10678/24

Dossiê interinstitucional:
2023/0271(COD)

CODEC 1438
TRANS 275
PE 169

NOTA INFORMATIVA

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Comité de Representantes Permanentes/Conselho
Assunto:	Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010 – Resultado da primeira leitura do Parlamento Europeu (Estrasburgo, 11 a 14 de março de 2024)

I. INTRODUÇÃO

O relator, Tilly METZ (Verdes/ALE, LU), apresentou, em nome da Comissão dos Transportes e do Turismo (TRAN), um relatório sobre a proposta de regulamento em epígrafe, que continha 263 alterações (alterações 1 a 263) à proposta. Não foram apresentadas outras alterações.

II. VOTAÇÃO

Na votação realizada em 12 de março de 2024, o plenário do Parlamento Europeu adotou as alterações 1 a 263 à proposta de regulamento.

A proposta da Comissão assim alterada constitui a posição do Parlamento em primeira leitura, que figura na resolução legislativa constante do anexo da presente nota.

P9_TA(2024)0127

Utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, alteração da Diretiva 2012/34/UE e revogação do Regulamento (UE) n.º 913/2010

Resolução legislativa do Parlamento Europeu, de 12 de março de 2024, sobre a proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010 (COM(2023)0443 – C9-0304/2023 – 2023/0271(COD))

(Processo legislativo ordinário: primeira leitura)

O Parlamento Europeu,

- Tendo em conta a proposta da Comissão ao Parlamento e ao Conselho (COM(2023)0443),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 2, e o artigo 91.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nos termos dos quais a proposta lhe foi apresentada pela Comissão (C9-0304/2023),
 - Tendo em conta o artigo 294.º, n.º 3, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,
 - Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu, de 25 de outubro de 2023¹,
 - Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões, de 1 de fevereiro de 2024²,
 - Tendo em conta o artigo 59.º do seu Regimento,
 - Tendo em conta o relatório da Comissão dos Transportes e do Turismo (A9-0069/2024),
1. Aprova a posição em primeira leitura que se segue;
 2. Requer à Comissão que lhe submeta de novo a sua proposta, se a substituir, se a alterar substancialmente ou se pretender alterá-la substancialmente;
 3. Encarrega a sua Presidente de transmitir a posição do Parlamento ao Conselho, à Comissão e aos parlamentos nacionais.

¹ OJ C, C/2024/89, 6.2.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/891/oj>

² Ainda não publicado em Jornal Oficial.

Alteração 1
Proposta de regulamento
Considerando 2

Texto da Comissão

(2) A comunicação sobre uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente⁵ define «marcos» para nortear o desenvolvimento do sistema de transportes da União, tendo em vista os objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente. Prevê que o tráfego do transporte ferroviário de mercadorias aumente 50 % até 2030 e duplique até 2050; o tráfego ferroviário de alta velocidade deverá duplicar até 2030 e triplicar até 2050 e as viagens coletivas programadas inferiores a 500 km deverão ser neutras em termos de carbono até 2030 na União. Para alcançar estes objetivos, o transporte ferroviário deve tornar-se mais atrativo em termos de acessibilidade dos preços, fiabilidade e serviços mais adaptados às necessidades dos viajantes e dos carregadores de mercadorias.

⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro» [COM(2020)789 final de 9.12.2020].

Alteração

(2) A comunicação sobre uma Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente¹⁵ define «marcos» para nortear o desenvolvimento do sistema de transportes da União, tendo em vista os objetivos de uma mobilidade sustentável, inteligente e resiliente. Prevê que o tráfego do transporte ferroviário de mercadorias aumente 50 % até 2030 e duplique até 2050; o tráfego ferroviário de alta velocidade deverá duplicar até 2030 e triplicar até 2050 e as viagens coletivas programadas inferiores a 500 km deverão ser neutras em termos de carbono até 2030 na União. Para alcançar estes objetivos, o transporte ferroviário deve tornar-se mais atrativo em termos de acessibilidade dos preços, fiabilidade e **acessibilidade e os** serviços **devem estar** mais **bem** adaptados às necessidades dos viajantes e dos carregadores de mercadorias.

¹⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro» [COM(2020)789 final de 9.12.2020].

Alteração 2
Proposta de regulamento
Considerando 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) O objetivo subjacente do presente regulamento é aumentar a utilização da infraestrutura ferroviária e, por

consequente, aumentar a quota modal do transporte ferroviário. No entanto, as metas da UE em matéria de descarbonização e de transição modal não podem ser abordadas apenas pelo presente regulamento. Tanto os Estados-Membros como a Comissão devem continuar a trabalhar em muitos outros elementos que podem contribuir para aumentar ainda mais tanto a capacidade da infraestrutura ferroviária como a capacidade de transporte, tais como a agregação de canais horários, a harmonização da velocidade, a transição eficiente dos passageiros, a utilização de comboios mais longos com maior carga por eixo, a implantação do ERTMS harmonizado em toda a Europa, bem como a exploração automatizada dos comboios.

Alteração 3
Proposta de regulamento
Considerando 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-B) Abordar a questão da eficiência do transporte rodoviário para reforçar a competitividade multimodal entre os diferentes modos de transporte é importante para facilitar uma transição modal substancial e alcançar as metas estabelecidas na Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente. Por conseguinte, devem também ser consideradas outras medidas para aumentar a competitividade do transporte ferroviário, tais como taxas de acesso à via mais baixas. Com o aumento da procura de capacidade ferroviária pelos serviços de transporte de passageiros e de mercadorias, serão igualmente necessários investimentos para aplicar as referidas medidas de reforço da capacidade.

Alteração 4

Proposta de regulamento Considerando 2-D (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-D) Os objetivos da transição para o transporte ferroviário a nível da UE exigirão metas nacionais assentes em planos nacionais concretos desenvolvidos pelos Estados-Membros de acordo com uma abordagem ascendente.

Alteração 5

Proposta de regulamento Considerando 5

Texto da Comissão

Alteração

(5) A gestão da capacidade da infraestrutura e do tráfego ***ferroviários é crucial*** para o bom funcionamento do setor ferroviário. A exploração dos serviços de transporte ferroviário deve ser cuidadosamente planeada e coordenada para permitir que os comboios com características muito diferentes, como a velocidade e a distância de travagem, partilhem com segurança as mesmas vias. A gestão otimizada da capacidade cria mais oportunidades e aumenta a fiabilidade dos serviços ferroviários. O regulamento deve proporcionar aos gestores de infraestrutura flexibilidade suficiente para uma gestão eficaz da capacidade, assegurando simultaneamente que todas as empresas ferroviárias sejam tratadas sem discriminação no seu acesso à rede.

(5) A gestão da capacidade da infraestrutura ***ferroviária e a gestão*** do tráfego ***ferroviário são cruciais*** para o bom funcionamento do setor ferroviário. A exploração dos serviços de transporte ferroviário deve ser cuidadosamente planeada e coordenada para permitir que os comboios com características muito diferentes, como a velocidade e a distância de travagem, partilhem com segurança as mesmas vias. A gestão otimizada da capacidade cria mais oportunidades e aumenta a fiabilidade dos serviços ferroviários, ***que é um requisito particularmente importante para o mercado crescente dos comboios noturnos, bem como para as ambições de transição das mercadorias para o transporte ferroviário.*** O regulamento deve proporcionar aos gestores de infraestrutura flexibilidade suficiente para uma gestão eficaz da capacidade, assegurando simultaneamente que todas as empresas ferroviárias sejam tratadas sem discriminação no seu acesso à rede.

Alteração 6
Proposta de regulamento
Considerando 6

Texto da Comissão

(6) A Diretiva 2012/34/UE reconhece o direito de os Estados-Membros não aplicarem as regras relativas à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária a determinadas partes da rede ferroviária ou a determinados serviços ferroviários, sempre que tal exclusão do âmbito de aplicação do direito da União não afete o funcionamento do espaço ferroviário europeu único. Estas exclusões devem continuar a aplicar-se e os Estados-Membros devem manter o direito de as solicitar no futuro também em relação ao presente regulamento.

Alteração

(6) A Diretiva 2012/34/UE reconhece o direito de os Estados-Membros não aplicarem as regras relativas à repartição da capacidade da infraestrutura ferroviária a determinadas partes da rede ferroviária ou a determinados serviços ferroviários, sempre que tal exclusão do âmbito de aplicação do direito da União não afete o funcionamento do espaço ferroviário europeu único. Estas exclusões, ***sem serem estritamente limitadas***, devem continuar a aplicar-se e os Estados-Membros devem manter o direito de as solicitar no futuro também em relação ao presente regulamento.

Alteração 7
Proposta de regulamento
Considerando 7

Texto da Comissão

(7) As regras e os procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária devem ***refletir melhor as necessidades de*** todos os segmentos do mercado ferroviário. Devem, em especial, ter em conta a necessidade de estabilidade a longo prazo da capacidade disponível para os serviços de transporte de passageiros e de flexibilidade a curto prazo para o tráfego de mercadorias, a fim de responder à procura do mercado. Por conseguinte, o processo de gestão da capacidade deve deixar de ter uma incidência predominantemente anual, devendo antes ser organizado em três fases subsequentes do planeamento estratégico da capacidade; planificação dos serviços ferroviários e repartição de capacidade; e adaptação e replanificação da capacidade. A introdução de fases mais bem definidas e

Alteração

(7) As regras e os procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária devem ***ter em conta e satisfazer*** todos os segmentos do mercado ferroviário ***de forma não discriminatória***. Devem, em especial, ter em conta a necessidade de estabilidade a longo prazo da capacidade disponível para os serviços de transporte de passageiros e de flexibilidade a curto prazo para o tráfego de mercadorias, a fim de responder à procura do mercado. Por conseguinte, o processo de gestão da capacidade deve deixar de ter uma incidência predominantemente anual, devendo antes ser organizado em três fases subsequentes do planeamento estratégico da capacidade; planificação dos serviços ferroviários e repartição de capacidade; e adaptação e replanificação da capacidade. A introdução

estruturadas, que prevejam a possibilidade de planeamento a longo prazo e de adaptação a curto prazo na gestão da capacidade, beneficiaria, em particular, os serviços que são menos fáceis de planear antecipadamente ou que são mais complexos de organizar, como os comboios de transporte de mercadorias e os comboios de transporte transfronteiriço de passageiros.

de fases mais bem definidas e estruturadas, que prevejam a possibilidade de planeamento a longo prazo e de adaptação a curto prazo na gestão da capacidade, beneficiaria, em particular, os serviços que são menos fáceis de planear antecipadamente ou que são mais complexos de organizar, como os comboios de transporte de mercadorias e os comboios de transporte transfronteiriço de passageiros, ***nomeadamente os comboios noturnos.***

Alteração 8

Proposta de regulamento

Considerando 8

Texto da Comissão

(8) Uma parte crescente da rede ferroviária da União está congestionada ou quase congestionada e não pode satisfazer as necessidades de capacidade da infraestrutura ferroviária de todos os candidatos nem apoiar um maior crescimento do volume do transporte ferroviário. O desenvolvimento da infraestrutura e a digitalização, em conformidade com a especificação técnica de interoperabilidade desenvolvida ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, em especial o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), deverão resultar num aumento da capacidade disponível a médio e longo prazo. No entanto, os gestores de infraestrutura terão de atribuir prioridades para a utilização de secções congestionadas. Sem prejuízo dos princípios gerais de prioridade estabelecidos pelos Estados-Membros no quadro da repartição da capacidade de infraestrutura, os gestores de infraestrutura deverão tomar decisões sobre as prioridades utilizando metodologias transparentes e harmonizadas que clarifiquem de que forma os fatores sociais, económicos e ambientais foram tidos em

Alteração

(8) Uma parte crescente da rede ferroviária da União está congestionada ou quase congestionada e não pode satisfazer as necessidades de capacidade da infraestrutura ferroviária de todos os candidatos nem apoiar um maior crescimento do volume do transporte ferroviário. O desenvolvimento da infraestrutura e a digitalização, em conformidade com a especificação técnica de interoperabilidade desenvolvida ao abrigo da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, em especial o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS), deverão resultar num aumento da capacidade disponível a médio e longo prazo. No entanto, os gestores de infraestrutura terão de atribuir prioridades para a utilização de secções congestionadas. Sem prejuízo dos princípios gerais de prioridade estabelecidos pelos Estados-Membros no quadro da repartição da capacidade de infraestrutura, os gestores de infraestrutura deverão tomar decisões sobre as prioridades utilizando metodologias transparentes e harmonizadas que clarifiquem de que forma os fatores sociais, económicos e ambientais foram tidos em conta e afetam a sua decisão. ***Estes***

conta e afetam a sua decisão.

critérios socioeconómicos e ambientais devem basear-se em métodos aceites e nos melhores conhecimentos disponíveis. Por conseguinte, a Comissão deve ficar habilitada a adotar um ato delegado que estabeleça os procedimentos, os critérios e as metodologias. Ao elaborar o referido ato delegado, a Comissão deve cooperar com a Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura (ENIM) e a Agência Ferroviária da União Europeia (ERA), instituída pelo Regulamento (UE) 2016/796^{1-A}.

^{1-A} Regulamento (UE) 2016/796 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativo à Agência Ferroviária da União Europeia e que revoga o Regulamento (CE) n.º 881/2004 (JO L 138 de 26.5.2016, p. 1).

Alteração 9
Proposta de regulamento
Considerando 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(8-A) A atual capacidade da infraestrutura ferroviária é insuficiente para alcançar os objetivos de transição para o transporte ferroviário da União para 2030 e 2050. Efetivamente, entre 1990 e 2021, a rede ferroviária da União diminuiu em mais de 12 000 km. A consecução dos objetivos de transição modal da União depende principalmente do aumento da eficiência ferroviária e do reforço da capacidade ferroviária, o que requer investimentos na manutenção, renovação e construção de novas infraestruturas ferroviárias. Estes incluem a mobilização dos orçamentos nacionais, do Mecanismo Interligar a Europa (MIE) instituído pelo Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A} e de investimentos privados para colmatar as ligações em falta mais importantes e

aliviar os estrangulamentos, bem como a obtenção de níveis adequados de financiamento para a manutenção. Em especial, os Estados-Membros devem evitar a degradação da infraestrutura ferroviária e reduzir ao mínimo o impacto de eventuais restrições de capacidade, garantindo um financiamento adequado, estável e atempado a longo prazo através de acordos de desempenho plurianuais que deverão ser celebrados entre os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura durante um período mínimo de cinco anos.

1-A Regulamento (UE) 2021/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de julho de 2021, que cria o Mecanismo Interligar a Europa e revoga os Regulamentos (UE) n.º 1316/2013 e (UE) n.º 283/2014 (JO L 249 de 14.7.2021, p. 38).

Alteração 10
Proposta de regulamento
Considerando 9

Texto da Comissão

(9) O planeamento estratégico da capacidade deverá melhorar a utilização da infraestrutura ferroviária, antecipando a procura de serviços ferroviários e tendo em conta o desenvolvimento, a renovação e a manutenção da infraestrutura planeados. Deve assegurar que a capacidade da infraestrutura ferroviária seja repartida de forma a maximizar o valor dos serviços ferroviários para a sociedade. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que o planeamento estratégico assegure um nível progressivamente crescente de pormenor sobre a capacidade disponível e que constitua a base para a repartição de capacidade.

Alteração

(9) O planeamento estratégico da capacidade deverá melhorar a utilização da infraestrutura ferroviária, antecipando a procura de serviços ferroviários e tendo em conta o desenvolvimento, a renovação e a manutenção da infraestrutura planeados. Deve assegurar que a capacidade da infraestrutura ferroviária seja repartida de forma a maximizar o valor dos serviços ferroviários para a sociedade ***tendo em conta os impactos socioeconómicos e ambientais***. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que o planeamento estratégico assegure um nível progressivamente crescente de pormenor sobre a capacidade disponível e que constitua a base para a repartição de capacidade. ***Os candidatos, a Plataforma Ferroviária Europeia, os clientes de***

serviços de transporte ferroviário e respectivas associações, as autoridades públicas nacionais e da União devem ser consultados durante o planeamento estratégico e devem ter a oportunidade de contribuir para o estudo «Análise da evolução esperada do mercado dos transportes», referido no artigo 15.º, e de apresentar observações independentes sobre as conclusões.

Alteração 11
Proposta de regulamento
Considerando 11

Texto da Comissão

(11) Ao repartir capacidade, os gestores de infraestrutura devem respeitar os planos estratégicos para a oferta de capacidade e, ao mesmo tempo, assegurar que a capacidade seja repartida em função da procura do mercado de forma justa e não discriminatória. Para o efeito, alguns pedidos de capacidade *podem* ser recusados e o plano de oferta de capacidade deve ser regularmente atualizado de modo a refletir a procura real.

Alteração

(11) Ao repartir capacidade, os gestores de infraestrutura devem respeitar os planos estratégicos para a oferta de capacidade e, ao mesmo tempo, assegurar que a capacidade seja repartida em função da procura do mercado de forma justa e não discriminatória. Para o efeito, ***poderá ser proposta uma capacidade alternativa a*** alguns pedidos de capacidade ***ou, se não existir outra possibilidade, poderão*** ser recusados e o plano de oferta de capacidade deve ser regularmente atualizado de modo a refletir a procura real.

Alteração 12
Proposta de regulamento
Considerando 11-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(11-A) Em vários mercados ferroviários nacionais, o gestor de infraestrutura faz parte de uma sociedade gestora de participações sociais verticalmente integrada com um ou mais operadores de transporte de passageiros e de mercadorias. Ao atribuir capacidade a estas empresas ferroviárias, e para garantir o correto funcionamento do

mercado, é da maior importância que a capacidade seja repartida de forma justa, razoável e não discriminatória. Importa, em especial, considerar como confidenciais as informações sensíveis partilhadas com o gestor de infraestrutura no âmbito do processo de repartição da capacidade.

Alteração 13
Proposta de regulamento
Considerando 12

Texto da Comissão

(12) Os diferentes segmentos do mercado ferroviário têm diferentes capacidades de previsão das suas necessidades de capacidade de infraestrutura ferroviária. Alguns prestadores de serviços de transporte de mercadorias, em especial, podem não estar em condições de identificar as suas necessidades de capacidade a tempo de serem incluídos no horário de serviço, ou seja, no plano anual de circulação dos comboios e do material circulante, e podem não se enquadrar no seu calendário anual. Por conseguinte, os gestores de infraestrutura devem poder oferecer capacidade de qualidade e quantidade suficientes também para os serviços ferroviários que têm uma procura instável, são organizados num prazo relativamente curto, incluem mais do que um movimento de comboio e podem circular repetidamente por um período que pode não coincidir com a duração do período de vigência do horário de serviço.

Alteração

(12) Os diferentes segmentos do mercado ferroviário têm diferentes capacidades de previsão das suas necessidades de capacidade de infraestrutura ferroviária. Alguns prestadores de serviços de transporte de mercadorias, em especial, podem não estar em condições de identificar as suas necessidades de capacidade a tempo de serem incluídos no horário de serviço, ou seja, no plano anual de circulação dos comboios e do material circulante, e podem não se enquadrar no seu calendário anual. Por conseguinte, os gestores de infraestrutura devem poder oferecer capacidade de qualidade e quantidade suficientes também para os serviços ferroviários que têm uma procura instável, são organizados num prazo relativamente curto, incluem mais do que um movimento de comboio e podem circular repetidamente por um período que pode não coincidir com a duração do período de vigência do horário de serviço. ***Este tipo de oferta de capacidade poderia também ser oferecido num pacote de canais horários mínimos não reservados pré-calculados, que podem ser atribuídos a curto prazo.***

Alteração 14
Proposta de regulamento
Considerando 12-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(12-A) Os Estados-Membros utilizam diferentes práticas de planeamento de horários e estes conceitos devem ser tidos em conta no planeamento estratégico da capacidade. Estas práticas exigem uma maior coordenação transfronteiriça entre os gestores de infraestrutura, em especial quando o gestor da infraestrutura planeia previamente a capacidade utilizando horários integrados com intervalos regulares.

Alteração 15
Proposta de regulamento
Considerando 14

Texto da Comissão

Alteração

(14) Uma parte significativa do transporte ferroviário de mercadorias é de longo curso e exige a coordenação transfronteiriça dos gestores de infraestrutura. O objetivo político de aumentar o tráfego ferroviário depende igualmente do aumento dos serviços transfronteiriços de transporte de passageiros. Para facilitar e promover o aumento do tráfego transfronteiriço no espaço ferroviário europeu único, é necessário assegurar uma maior coerência e harmonização das regras e procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária. Por conseguinte, há que reforçar o papel da Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura, a fim de lhe confiar a elaboração de orientações para a aplicação harmonizada do presente regulamento sobre os procedimentos e metodologias de gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, bem como a coordenação ativa da capacidade e do tráfego transfronteiriços. Em especial, a Rede Europeia de Gestores de

(14) Uma parte significativa do transporte ferroviário de mercadorias é de longo curso e exige a coordenação transfronteiriça dos gestores de infraestrutura. O objetivo político de aumentar o tráfego ferroviário depende igualmente do aumento dos serviços transfronteiriços de transporte de passageiros. Para facilitar e promover o aumento do tráfego transfronteiriço no espaço ferroviário europeu único, é necessário assegurar uma maior coerência e harmonização das regras e procedimentos relativos à gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária. Por conseguinte, há que reforçar o papel da Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura, a fim de lhe confiar a elaboração de orientações para a aplicação harmonizada do presente regulamento sobre os procedimentos e metodologias de gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária, bem como a coordenação ativa da capacidade e do tráfego transfronteiriços. Em especial, a Rede Europeia de Gestores de

Infraestrutura deve desenvolver quadros europeus para a gestão da capacidade, a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, a gestão de perturbações e a gestão de crises, bem como para a análise do desempenho.

Infraestrutura deve desenvolver quadros europeus para a gestão da capacidade, a coordenação da gestão do tráfego transfronteiriço, a gestão de perturbações e a gestão de crises, bem como para a análise do desempenho. ***As empresas ferroviárias, os candidatos e outras partes interessadas operacionais devem também ser consultados no desenvolvimento destes quadros europeus.***

Alteração 16
Proposta de regulamento
Considerando 15

Texto da Comissão

(15) Os quadros europeus desenvolvidos pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura devem fornecer orientações para que os gestores de infraestrutura envidem todos os esforços possíveis, mantendo simultaneamente a responsabilidade pelas suas decisões operacionais. Os gestores de infraestrutura devem ***fundamentar*** qualquer desvio em relação aos quadros desenvolvidos pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura. Considera-se que esta abordagem permite encontrar um equilíbrio entre as necessidades de coordenação e aplicação de abordagens harmonizadas no espaço ferroviário europeu único e a necessidade de adaptar os procedimentos e as metodologias às circunstâncias específicas de determinadas zonas geográficas. Decorridos cinco anos da aplicação do presente regulamento, a Comissão deverá avaliar se o estado de convergência dos procedimentos e metodologias e a eficácia do processo de coordenação entre os gestores de infraestrutura, bem como os progressos gerais no sentido da criação do espaço ferroviário europeu único, justificam a introdução de legislação derivada para substituir elementos dos quadros europeus desenvolvidos pela Rede Europeia de

Alteração

(15) Os quadros europeus desenvolvidos pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura devem fornecer orientações para que os gestores de infraestrutura envidem todos os esforços possíveis, mantendo simultaneamente a responsabilidade pelas suas decisões operacionais. Os gestores de infraestrutura devem ***justificar*** qualquer desvio em relação aos quadros desenvolvidos pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura, ***que só deve ser permitido em casos excecionais e sob reserva da aprovação da entidade reguladora nacional do setor ferroviário.*** Considera-se que esta abordagem permite encontrar um equilíbrio entre as necessidades de coordenação e aplicação de abordagens harmonizadas no espaço ferroviário europeu único e a necessidade de adaptar os procedimentos e as metodologias às circunstâncias específicas de determinadas zonas geográficas. Decorridos cinco anos da aplicação do presente regulamento, a Comissão deverá avaliar se o estado de convergência dos procedimentos e metodologias e a eficácia do processo de coordenação entre os gestores de infraestrutura, bem como os progressos gerais no sentido da criação do espaço ferroviário europeu único, justificam a introdução de legislação derivada para

Gestores de Infraestrutura.

substituir elementos dos quadros europeus desenvolvidos pela Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura.

Alteração 17
Proposta de regulamento
Considerando 15-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(15-A) *Para garantir uma rede ferroviária europeia contínua e reforçar o tráfego ferroviário transfronteiriço e multirredes, tanto para o transporte de mercadorias como de passageiros, devem ser atribuídas novas funções à ERA. A ERA deve cooperar estreitamente com a ENIM e o coordenador da rede na execução das suas novas funções.*

Alteração 18
Proposta de regulamento
Considerando 15-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(15-B) *Os recursos da ERA são insuficientes, tendo em conta o alargamento proposto das funções da Agência e a dimensão das ambições da União no âmbito do presente regulamento. O montante dos recursos financeiros destinados à execução das tarefas da ERA no quadro do presente regulamento deve, portanto, ser retirado das margens não afetadas dentro dos limites máximos do quadro financeiro plurianual (QFP) ou mobilizado através dos instrumentos especiais não temáticos do QFP. Uma vez que a proposta da Comissão de revisão do QFP não reforçou o orçamento da ERA, o aumento das dotações para a ERA não pode ser compensado por uma redução das despesas programadas no âmbito da rubrica MIE-Transportes nem conduzir a uma redução do financiamento de quaisquer outros programas da União.*

Alteração 19
Proposta de regulamento
Considerando 17

Texto da Comissão

(17) A exploração da infraestrutura ferroviária exige não só uma estreita cooperação entre os gestores de infraestrutura, mas também uma forte interação com as empresas ferroviárias e outras partes interessadas diretamente envolvidas no transporte ferroviário e multimodal e nas operações logísticas. Por conseguinte, é necessário prever uma coordenação estruturada entre os gestores de infraestrutura e outras partes interessadas.

Alteração

(17) A exploração da infraestrutura ferroviária exige não só uma estreita cooperação entre os gestores de infraestrutura, mas também uma forte interação com as empresas ferroviárias e outras partes interessadas diretamente envolvidas no transporte ferroviário e multimodal e nas operações logísticas. Por conseguinte, é necessário prever uma coordenação estruturada entre os gestores de infraestrutura e outras partes interessadas. ***Para reforçar o papel das empresas ferroviárias e dos candidatos, a ERP é instituída como órgão consultivo da ENIM. Os operadores de instalações de serviço e terminais, as partes interessadas na capacidade multimodal, como portos marítimos e fluviais, e os proprietários de outras instalações de serviço relacionadas com o transporte ferroviário também poderão fazer parte da ERP. A ENIM deve consultar a ERP antes de preparar a adoção dos quadros europeus para a gestão da capacidade, do tráfego e do desempenho. Adicionalmente, a ERP poderia proporcionar à ENIM uma análise mais atenta da evolução do mercado e emitir pareceres de iniciativa sobre propostas ou decisões da ENIM e da ERA.***

Alteração 20
Proposta de regulamento
Considerando 18

Texto da Comissão

(18) A fiabilidade dos serviços ferroviários é um dos aspetos mais valorizados pelos clientes dos serviços ferroviários. A fiabilidade dos horários é também um aspeto fundamental para o

Alteração

(18) A fiabilidade dos serviços ferroviários é um dos aspetos mais valorizados pelos clientes dos serviços ferroviários ***e um requisito crítico do mercado reemergente dos comboios***

bom funcionamento do sistema ferroviário, em que existem fortes interações entre os serviços e as externalidades da rede. Por essa razão, os desvios em relação aos horários devem ser reduzidos ao mínimo. Além disso, deve ser introduzido um sistema de incentivos adequados para promover o cumprimento dos compromissos por parte dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias e de outras partes interessadas pertinentes. Esses incentivos devem ser de natureza económica e não económica.

noturnos, em que tanto os clientes como os candidatos ferroviários têm de saber, com bastante antecedência, de que forma os serviços serão realizados. A fiabilidade dos horários é também um aspeto fundamental para o bom funcionamento do sistema ferroviário, em que existem fortes interações entre os serviços e as externalidades da rede. Por essa razão, os desvios em relação aos horários devem ser reduzidos ao mínimo. Além disso, deve ser introduzido um sistema de incentivos adequados para promover o cumprimento dos compromissos por parte dos gestores de infraestrutura, das empresas ferroviárias, *dos operadores das instalações de serviço* e de outras partes interessadas pertinentes. Esses incentivos devem ser de natureza económica e não económica.

Alteração 21

Proposta de regulamento

Considerando 19

Texto da Comissão

(19) O controlo contínuo da qualidade da infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte constitui uma condição prévia para melhorar o desempenho destes serviços. Por conseguinte, é necessário estabelecer um sistema transparente e objetivo de indicadores que faculte um retorno de informação sobre aspetos do desempenho que sejam relevantes para as diferentes partes interessadas operacionais e para os clientes finais dos serviços de transporte ferroviário. A principal função desse sistema deve centrar-se no acompanhamento do cumprimento dos compromissos assumidos pelas partes interessadas operacionais e dos progressos em matéria de desempenho ao longo do tempo, tendo simultaneamente em conta as diferentes circunstâncias e características do setor ferroviário. Para a criação desse sistema e a análise dos seus resultados, a Comissão **deve** poder recorrer a peritos

Alteração

(19) O controlo contínuo da qualidade da infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte constitui uma condição prévia para melhorar o desempenho destes serviços. Por conseguinte, *os gestores de infraestrutura devem acompanhar e proceder a uma avaliação comparativa do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário. Ao estabelecerem as suas próprias metas de desempenho no programa de atividades referido no artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2021/34/UE, os gestores de infraestrutura devem consultar as entidades reguladoras nacionais, os ministérios nacionais e a Comissão, a fim de assegurar que as metas fixadas são coerentes com os objetivos de desempenho da União.* É *igualmente* necessário estabelecer um sistema transparente e objetivo de indicadores que faculte um retorno de

independentes sob a forma de um órgão de análise do desempenho. Essa entidade deve poder aconselhar de modo independente a Comissão em todos os domínios que influenciam o desempenho dos serviços ferroviários e da gestão das infraestruturas.

informação sobre aspetos do desempenho que sejam relevantes para as diferentes partes interessadas operacionais e para os clientes finais dos serviços de transporte ferroviário. A principal função desse sistema deve centrar-se no acompanhamento do cumprimento dos compromissos assumidos pelas partes interessadas operacionais e dos progressos em matéria de desempenho ao longo do tempo, tendo simultaneamente em conta as diferentes circunstâncias e características do setor ferroviário. Para a criação desse sistema e a análise dos seus resultados, a Comissão *e a ERA devem* poder recorrer a peritos independentes *com um profundo conhecimento do setor ferroviário* sob a forma de um órgão de análise do desempenho. Essa entidade deve poder aconselhar de modo independente *e especializado* a Comissão *e a ERA* em todos os domínios que influenciam o desempenho dos serviços ferroviários e da gestão das infraestruturas.

Alteração 22

Proposta de regulamento

Considerando 20

Texto da Comissão

(20) A fim de melhorar o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, os gestores de infraestrutura, em estreita cooperação com a Comissão, o órgão de análise do desempenho e as partes interessadas pertinentes, devem *criar e* aplicar um quadro comum para a análise do desempenho. Este quadro deve assegurar que todos os gestores de infraestrutura da UE utilizem princípios e metodologias comuns para avaliar o desempenho através de indicadores definidos conjuntamente. O quadro deve permitir identificar deficiências de desempenho na rede ferroviária da UE. Deve assegurar que os gestores de infraestrutura estabeleçam objetivos de desempenho de uma forma

Alteração

(20) A fim de melhorar o desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, os gestores de infraestrutura, em estreita cooperação com a Comissão, *a ERA*, o órgão de análise do desempenho e as partes interessadas pertinentes, devem aplicar um quadro comum para a análise do desempenho. Este quadro deve assegurar que todos os gestores de infraestrutura da UE utilizem princípios e metodologias comuns para avaliar o desempenho através de indicadores definidos conjuntamente. O quadro deve permitir identificar deficiências de desempenho na rede ferroviária da UE. Deve assegurar que os gestores de infraestrutura estabeleçam objetivos de desempenho de uma forma que tenha em

que tenha em conta as especificidades da rede que gerem, mas que assegure, ao mesmo tempo, a coerência na identificação das deficiências de desempenho mais relevantes. O quadro deve permitir que os gestores de infraestrutura cooperem a nível da UE na identificação de medidas para corrigir as deficiências de desempenho e acompanhar o seu impacto. Os gestores de infraestrutura, em colaboração com a Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura e tendo em conta o parecer do órgão de análise do desempenho e da Comissão, devem rever regularmente este quadro, de modo a garantir que seja adequado à sua finalidade.

conta as especificidades da rede que gerem, mas que assegure, ao mesmo tempo, a coerência na identificação das deficiências de desempenho mais relevantes. O quadro deve permitir que os gestores de infraestrutura cooperem a nível da UE, ***inclusive no âmbito da ERA***, na identificação de medidas para corrigir as deficiências de desempenho e acompanhar o seu impacto. Os gestores de infraestrutura, em colaboração com a ***ERA na*** Rede Europeia de Gestores de Infraestrutura e tendo em conta o parecer do órgão de análise do desempenho e da Comissão, devem rever regularmente este quadro, de modo a garantir que seja adequado à sua finalidade.

Alteração 23

Proposta de regulamento

Considerando 22

Texto da Comissão

(22) As entidades reguladoras do setor ferroviário devem cooperar a nível da União para assegurar a aplicação coerente do quadro regulamentar e o tratamento coerente dos candidatos em todo o espaço ferroviário europeu único, através da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário, com vista a desenvolver práticas comuns na tomada de decisões para as quais o presente regulamento lhes atribui competência. Para o efeito, a ***Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário*** deve desempenhar funções de coordenação e adotar recomendações e pareceres não vinculativos, que não deverão afetar as competências das entidades reguladoras do setor ferroviário ou dos gestores de infraestrutura.

Alteração

(22) As entidades reguladoras do setor ferroviário devem cooperar a nível da União para assegurar a aplicação coerente do quadro regulamentar e o tratamento coerente dos candidatos em todo o espaço ferroviário europeu único, através da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário (***ENRRB***), com vista a desenvolver práticas comuns na tomada de decisões para as quais o presente regulamento lhes atribui competência. Para o efeito, a ***ENRRB*** deve desempenhar funções de coordenação e adotar recomendações e pareceres não vinculativos, que não deverão afetar as competências das entidades reguladoras do setor ferroviário ou dos gestores de infraestrutura. ***A ENRRB deve verificar a compatibilidade dos quadros europeus com os objetivos regulamentares do regulamento. A supervisão regulamentar deve ser concebida de modo a evitar que as decisões nacionais comprometam os procedimentos harmonizados descritos nos quadros europeus, salvo disposição em contrário do presente regulamento.***

Alteração 24
Proposta de regulamento
Considerando 23

Texto da Comissão

(23) A gestão eficiente da capacidade e do tráfego ferroviários exige o intercâmbio de dados e informações entre os gestores de infraestrutura, os candidatos e outras partes interessadas operacionais. Este intercâmbio pode ser consideravelmente mais eficaz e eficiente com o apoio de ferramentas digitais interoperáveis e, sempre que possível, de automatização. As especificações de interoperabilidade devem, por conseguinte, ser aplicadas com carácter prioritário e continuar a ser desenvolvidas para acompanhar a evolução tecnológica e os novos processos apresentados no presente regulamento.

Alteração

(23) A gestão eficiente da capacidade e do tráfego ferroviários exige o intercâmbio de dados e informações entre os gestores de infraestrutura, os candidatos e outras partes interessadas operacionais. Este intercâmbio pode ser consideravelmente mais eficaz e eficiente com o apoio de ferramentas digitais interoperáveis e, sempre que possível, de automatização. As especificações de interoperabilidade devem, por conseguinte, ser aplicadas com carácter prioritário e continuar a ser desenvolvidas para acompanhar a evolução tecnológica e os novos processos apresentados no presente regulamento. *A fim de assegurar um desenvolvimento e uma execução céleres, a Comissão deve ficar habilitada a adotar um ato delegado para a execução e governação de uma gestão digital integrada do tráfego ferroviário europeu. Uma vez que a ERA é a autoridade do sistema europeu para as aplicações telemáticas, deve ser estreitamente associada ao desenvolvimento e à aplicação das ferramentas digitais referidas no artigo 62.º do presente regulamento, a fim de assegurar a sua conformidade com as ETI para aplicações telemáticas, como disposto na Diretiva (UE) 2016/797 e em conformidade com o artigo 23.º do Regulamento (UE) 2016/796.*

Alteração 25
Proposta de regulamento
Considerando 23-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(23-A) *Os trabalhadores são essenciais para o funcionamento eficiente do setor ferroviário. A digitalização é*

fundamental para aumentar a eficiência e a qualidade dos serviços. A digitalização e automatização da capacidade ferroviária e da gestão do tráfego devem ser acompanhadas do desenvolvimento das competências digitais dos trabalhadores do setor. A formação e o investimento adicionais no alargamento das competências digitais no que diz respeito aos novos requisitos digitais permitem aos trabalhadores adaptar-se e contribuir de forma positiva para o bom funcionamento do setor através da melhoria da comunicação e da capacidade para lidar com imprevistos.

Alteração 26
Proposta de regulamento
Considerando 29

Texto da Comissão

(29) A avaliação *ex post* do Regulamento (UE) n.º 913/2010¹⁰ concluiu que o impacto do regulamento era demasiado limitado para contribuir para uma transição modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário. Além disso, numa perspetiva transfronteiriça, a cooperação entre os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura em termos da gestão da infraestrutura ferroviária continuava a ser ineficaz. A avaliação revelou igualmente que a gestão separada da capacidade nos corredores de transporte ferroviário de mercadorias e no resto da rede não é eficiente. Deverá aplicar-se um quadro regulamentar único à exploração da capacidade da rede ferroviária, consolidando as disposições conexas da Diretiva 2012/34/UE e do Regulamento (UE) n.º 913/2010. Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e as disposições da Diretiva 2012/34/UE relativas à repartição de capacidade devem ser revogados e substituídos pelo presente regulamento.

Alteração

(29) A avaliação *ex post* do Regulamento (UE) n.º 913/2010²⁰ concluiu que o impacto do regulamento era demasiado limitado para contribuir para uma transição modal do transporte rodoviário para o transporte ferroviário. Além disso, numa perspetiva transfronteiriça, a cooperação entre os Estados-Membros e os gestores de infraestrutura em termos da gestão da infraestrutura ferroviária continuava a ser ineficaz. A avaliação revelou igualmente que a gestão separada da capacidade nos corredores de transporte ferroviário de mercadorias e no resto da rede não é eficiente. Deverá aplicar-se um quadro regulamentar único à exploração da capacidade da rede ferroviária, consolidando as disposições conexas da Diretiva 2012/34/UE e do Regulamento (UE) n.º 913/2010. Por conseguinte, o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e as disposições da Diretiva 2012/34/UE relativas à repartição de capacidade devem ser revogados e substituídos pelo presente regulamento. ***Os artigos pertinentes do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 relativo às orientações da União para o***

desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes devem ser alterados em conformidade.

¹⁰ SWD(2021) 134 final, de 2 de junho de 2021.

²⁰ SWD(2021) 134 final, de 2 de junho de 2021.

Alteração 27
Proposta de regulamento
Considerando 29-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(29-A) *Da mesma forma, importa garantir o alinhamento com os seguintes regulamentos de execução no que diz respeito às regras de repartição nas instalações de serviço [Regulamento de Execução (UE) 2017/2177] e aos procedimentos e critérios referentes aos acordos-quadro [Regulamento de Execução (UE) 2016/545].*

Alteração 28
Proposta de regulamento
Considerando 30

Texto da Comissão

Alteração

(30) A elaboração do horário de serviço exige a realização de atividades preparatórias nos anos anteriores à entrada em vigor do referido horário. Por conseguinte, a transição do quadro regulamentar estabelecido pela Diretiva **2013/34/UE** e pelo Regulamento (UE) n.º 913/2010 para o estabelecido pelo presente regulamento implica que os preparativos para os horários de serviço no âmbito do novo quadro devem ter início paralelamente à aplicação das regras do quadro atual. Nesse sentido, deve aplicar-se um regime duplo numa fase de transição, em que as etapas preparatórias necessárias para um determinado horário devem respeitar o quadro jurídico aplicável

(30) A elaboração do horário de serviço exige a realização de atividades preparatórias nos anos anteriores à entrada em vigor do referido horário. Por conseguinte, a transição do quadro regulamentar estabelecido pela Diretiva **2012/34/UE** e pelo Regulamento (UE) n.º 913/2010 para o estabelecido pelo presente regulamento implica que os preparativos para os horários de serviço no âmbito do novo quadro devem ter início paralelamente à aplicação das regras do quadro atual. Nesse sentido, deve aplicar-se um regime duplo numa fase de transição, em que as etapas preparatórias necessárias para um determinado horário devem respeitar o quadro jurídico aplicável

a esse horário de serviço específico. Os acordos-quadro celebrados ao abrigo do quadro atual devem *permitir que continue a ser possível solicitar um período de transição* ao *abrigo* do novo regime.

a esse horário de serviço específico. Os acordos-quadro celebrados ao abrigo do quadro atual devem *poder continuar até ao termo* do *contrato*.

Alteração 29
Proposta de regulamento
Considerando 31

Texto da Comissão

(31) No âmbito do novo quadro, as etapas preparatórias de um horário de serviço devem começar com a publicação de uma estratégia de capacidade cinco anos antes da entrada em vigor de um determinado horário de serviço. No interesse de uma aplicação rápida do novo quadro regulamentar e tendo em conta os trabalhos preparatórios já realizados pelo setor, o calendário de atividades conducente ao estabelecimento dos dois primeiros horários de serviço poderia ser reduzido para 38 meses mediante o encurtamento da fase da estratégia de capacidade. Por conseguinte, o primeiro horário de serviço abrangido pelo novo quadro regulamentar deve ser o horário de serviço que tem início em [9 de dezembro de 2029]. Todas as partes interessadas devem iniciar sem demora os preparativos necessários para dar cumprimento ao novo quadro,

Alteração

(31) No âmbito do novo quadro, as etapas preparatórias de um horário de serviço devem começar com a publicação de uma estratégia de capacidade cinco anos antes da entrada em vigor de um determinado horário de serviço. No interesse de uma aplicação rápida do novo quadro regulamentar e tendo em conta os trabalhos preparatórios já realizados pelo setor, o calendário de atividades conducente ao estabelecimento dos dois primeiros horários de serviço poderia ser reduzido para 38 meses mediante o encurtamento da fase da estratégia de capacidade. Por conseguinte, o primeiro horário de serviço abrangido pelo novo quadro regulamentar deve ser o horário de serviço que tem início em [9 de dezembro de 2029]. Todas as partes interessadas devem iniciar sem demora os preparativos necessários para dar cumprimento ao novo quadro. ***Pode ser considerada uma data de aplicação anterior pelos Estados-Membros que possam comprovar que realizaram todas as diligências necessárias antes da data de adoção do regulamento.***

Alteração 30
Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. O presente regulamento estabelece igualmente regras e procedimentos para a

Alteração 31
Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O presente regulamento aplica-se à utilização da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE, incluindo as instalações de serviço definidas no artigo 3.º, n.º 11, da mesma diretiva.

Alteração

2. O presente regulamento aplica-se **ao sistema ferroviário da União definido no artigo 2.º, n.º 1, da Diretiva (UE) 2016/797**, à utilização da infraestrutura ferroviária para os serviços ferroviários nacionais e internacionais a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, da Diretiva 2012/34/UE, incluindo as instalações de serviço definidas no artigo 3.º, n.º 11, da mesma diretiva.

Alteração 32
Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os capítulos II a V do presente regulamento não se aplicam à infraestrutura ferroviária ou aos serviços ferroviários excluídos da aplicação do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE nos termos do artigo 2.º, n.ºs 3, 3-A, 4, 8, 8-A e 10, dessa diretiva durante o período de validade das exclusões pertinentes.

Alteração

3. Os capítulos II a V do presente regulamento não se aplicam à infraestrutura ferroviária ou aos serviços ferroviários excluídos da aplicação do capítulo IV da Diretiva 2012/34/UE nos termos do artigo 2.º, n.ºs 3, 3-A, 4, 8, 8-A, **9** e 10, dessa diretiva durante o período de validade das exclusões pertinentes.

Alteração 33
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 3 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Utilizar a capacidade disponível da infraestrutura de forma ótima e eficaz, tal como exigido no artigo 26.º da Diretiva 2012/34/UE;

Alteração

a) Utilizar a capacidade disponível da infraestrutura de forma ótima e eficaz, tal como exigido no artigo 26.º da Diretiva 2012/34/UE, **com o objetivo de aumentar a quota do transporte ferroviário, tanto de**

passageiros como de mercadorias, em consonância com as metas da União em matéria de clima;

Alteração 34
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 3 – alínea d)

Texto da Comissão

d) Viabilizar o tráfego ferroviário em contínuo em mais do que uma rede;

Alteração

d) Viabilizar o tráfego ferroviário em contínuo ***e a sua pontualidade*** em mais do que uma rede ***e a nível transfronteiriço, procurando eliminar os estrangulamentos e os obstáculos operacionais;***

Alteração 35
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 3 – alínea f)

Texto da Comissão

f) Rever e melhorar o desempenho da infraestrutura e dos serviços de transporte ferroviários em estreita cooperação com os operadores do setor ferroviário;

Alteração

f) Rever e melhorar o desempenho da infraestrutura e dos serviços de transporte ferroviários em estreita cooperação com os operadores do setor ferroviário, ***designadamente instalações de serviço que estejam diretamente envolvidas num serviço ferroviário;***

Alteração 36
Proposta de regulamento
Artigo 2 – n.º 3 – alínea g)

Texto da Comissão

g) Contribuir para a realização e desenvolvimento do espaço ferroviário europeu único.

Alteração

g) Contribuir para a realização e desenvolvimento do espaço ferroviário europeu único, ***nomeadamente através de regras e normas técnicas e operacionais europeias comuns, de requisitos em matéria de equipamentos técnicos e da certificação do pessoal.***

Alteração 37
Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2 – ponto 1

Texto da Comissão

(1) «Força maior», qualquer acontecimento imprevisto ou ***anormal*** ou situação fora do controlo do gestor de infraestrutura ou da empresa ferroviária, que não possa ser ***evitado ou*** superado mediante previsões e diligências razoáveis, ser resolvido através do recurso a medidas que, numa perspetiva técnica, financeira ou económica, lhe sejam razoavelmente possíveis, ***que tenha de facto acontecido e seja objetivamente verificável, e que inviabilize***, temporária ou permanentemente, o cumprimento, pelo gestor de infraestrutura, das suas obrigações, em conformidade com o presente regulamento ou com a Diretiva 2012/34/UE, ou o cumprimento, pela empresa ferroviária, das suas obrigações contratuais perante um ou mais gestores de infraestrutura;

Alteração

(1) «Força maior», qualquer acontecimento imprevisto, ***inevitável*** ou ***excecional*** ou situação fora do controlo do gestor de infraestrutura ou da empresa ferroviária ***ou do candidato***, que não possa ser superado mediante previsões e diligências razoáveis, ***nem*** ser resolvido através do recurso a medidas que, numa perspetiva técnica, financeira ou económica, lhe sejam razoavelmente possíveis, ***nomeadamente procedendo ao reencaminhamento transfronteiriço; este acontecimento deve ter ocorrido de facto, ser objetivamente verificável e inviabilizar***, temporária ou permanentemente, o cumprimento, pelo gestor de infraestrutura, das suas obrigações, em conformidade com o presente regulamento ou com a Diretiva 2012/34/UE, ou o cumprimento, pela empresa ferroviária, das suas obrigações contratuais perante um ou mais gestores de infraestrutura,

Alteração 38
Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2 – ponto 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(2-A) «Candidato», uma empresa ferroviária ou um agrupamento internacional de empresas ferroviárias ou quaisquer outras pessoas singulares ou coletivas, tais como autoridades competentes na aceção do artigo 2.º, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho^{1-A}, carregadores marítimos, agentes transitários e operadores de transportes combinados, com interesse de serviço público ou comercial em adquirir

capacidade de infraestrutura;

1-A Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (JO L 315 de 3.12.2007, p. 1).

Alteração 39
Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2 – ponto 3

Texto da Comissão

(3) «Parte interessada operacional», um candidato, uma ***empresa ferroviária***, um gestor de infraestrutura, um operador de instalação de serviço ***ferroviário***, um prestador de serviços relacionados com o transporte ferroviário e qualquer outra entidade diretamente envolvida na exploração de um serviço de transporte ferroviário;

Alteração

(3) «Parte interessada operacional», um candidato, uma ***associação de candidatos***, um gestor de infraestrutura, um operador de instalação de serviço, um prestador de serviços relacionados com o transporte ferroviário e qualquer outra entidade diretamente envolvida na exploração de um serviço de transporte ferroviário;

Alteração 40
Proposta de regulamento
Artigo 4 – parágrafo 2 – ponto 17-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

(17-A) «Canais horários sistemáticos», canais horários baseados nos artigos 11.º e 20.º do presente regulamento, previamente planeados de acordo com um horário regular para um determinado horário de serviço;

Alteração 41
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os gestores de infraestrutura devem esforçar-se por seguir princípios e procedimentos comuns para a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária. Para o efeito, a ENIM deve desenvolver e adotar um «quadro europeu para a gestão da capacidade», em conformidade com o disposto no capítulo II, até [12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento].

Alteração

1. Os gestores de infraestrutura devem esforçar-se por seguir princípios e procedimentos comuns para a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária. Para o efeito, a ENIM, ***em consulta com a ERP***, deve desenvolver e adotar um «quadro europeu para a gestão da capacidade», em conformidade com o disposto no capítulo II, até [12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento].

Alteração 42
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Ao elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, nomeadamente o conteúdo enunciado no anexo IV do presente regulamento, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade. Devem ***explicar*** nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios e procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Alteração

4. Ao elaborar as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, nomeadamente o conteúdo enunciado no anexo IV do presente regulamento, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta o quadro europeu para a gestão da capacidade. Devem ***justificar*** nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios e procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a gestão da capacidade. ***Os desvios só devem ser permitidos em casos excecionais e sob reserva da aprovação da entidade reguladora nacional do setor ferroviário.***

Alteração 43
Proposta de regulamento
Artigo 6 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para estabelecer os princípios e procedimentos comuns para a gestão da capacidade da infraestrutura ferroviária e para alterar o n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos delegados são adotados até... [24 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento].

Alteração 44
Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os candidatos devem apresentar pedidos de capacidade de infraestrutura. A fim de utilizarem essa capacidade de infraestrutura, os candidatos devem nomear uma empresa ferroviária para celebrar um acordo com o gestor de infraestrutura nos termos do artigo 28.º da Diretiva 2012/34/UE. Esta disposição não prejudica o direito que assiste aos candidatos de celebrar acordos-quadro com os gestores de infraestrutura nos termos do artigo 31.º do presente regulamento.

1. Os candidatos devem apresentar pedidos de capacidade de infraestrutura. A fim de utilizarem essa capacidade de infraestrutura, os candidatos **que não sejam uma empresa ferroviária** devem nomear uma empresa ferroviária para celebrar um acordo com o gestor de infraestrutura nos termos do artigo 28.º da Diretiva 2012/34/UE. Esta disposição não prejudica o direito que assiste aos candidatos de celebrar acordos-quadro com os gestores de infraestrutura nos termos do artigo 31.º do presente regulamento.

Alteração 45
Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. O gestor da infraestrutura **pode** impor condições aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da

2. O gestor da infraestrutura **deve** impor condições aos candidatos para assegurar a salvaguarda das suas legítimas expectativas relativamente às receitas e à utilização da

infraestrutura. Essas condições devem ser adequadas, transparentes e não discriminatórias. Devem constar das especificações da rede, referidas no anexo IV, ponto 1, alínea b). Só podem incidir sobre o fornecimento de uma garantia financeira, que não deve exceder um nível adequado, proporcional ao nível de atividade previsto do candidato, sobre a capacidade de apresentar propostas adequadas para a obtenção de capacidade de infraestrutura.

Alteração 46
Proposta de regulamento
Artigo 7 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A Comissão **pode** adotar atos de execução que especifiquem os critérios a adotar para efeitos da aplicação do n.º 2. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Alteração 47
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Sem prejuízo das regras em matéria de auxílios estatais, se for caso disso, os Estados-Membros **podem** conceder ao gestor de infraestrutura uma compensação correspondente às eventuais perdas de receitas exclusivamente resultantes da necessidade de seguir as orientações estratégicas relativas à utilização da capacidade de infraestrutura ferroviária.

infraestrutura. Essas condições devem ser adequadas, transparentes e não discriminatórias. Devem constar das especificações da rede, referidas no anexo IV, ponto 2, alínea c). Só podem incidir sobre o fornecimento de uma garantia financeira, que não deve exceder um nível adequado, proporcional ao nível de atividade previsto do candidato, sobre a capacidade de apresentar propostas adequadas para a obtenção de capacidade de infraestrutura.

Alteração

3. A Comissão **deve, no prazo de [24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento]**, adotar atos de execução que especifiquem os critérios a adotar para efeitos da aplicação do n.º 2. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3, **e devem substituir a disposição semelhante prevista no n.º 2.**

Alteração

Sem prejuízo das regras em matéria de auxílios estatais, se for caso disso, os Estados-Membros **devem** conceder ao gestor de infraestrutura uma compensação correspondente às eventuais perdas de receitas exclusivamente resultantes da necessidade de seguir as orientações estratégicas relativas à utilização da capacidade de infraestrutura ferroviária.

Alteração 48
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 4 – parágrafo 2 – parte introdutória

Texto da Comissão

Esses procedimentos devem avaliar opções alternativas para a utilização da capacidade de infraestrutura, com base nos seguintes critérios socioeconómicos e ambientais, sob reserva da disponibilidade de dados:

Alteração

Esses procedimentos devem avaliar opções alternativas para a utilização da capacidade de infraestrutura, com base nos seguintes critérios socioeconómicos e ambientais, sob reserva da disponibilidade de dados ***normalizados, que os candidatos devem disponibilizar aos gestores de infraestrutura. Esses critérios devem incluir, nomeadamente:***

Alteração 49
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 4 – parágrafo 2 – alínea c)

Texto da Comissão

c) Conectividade e acessibilidade para as pessoas e as regiões servidas pelos serviços de transporte ferroviário;

Alteração

c) Conectividade e acessibilidade, ***tanto como efeito de rede no conjunto da rede e dos segmentos da rede***, para as pessoas e as regiões servidas pelos serviços de transporte ferroviário;

Alteração 50
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 4 – parágrafo 2 – alínea e-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

e-A) Os efeitos da transição modal no transporte ferroviário.

Alteração 51
Proposta de regulamento
Artigo 8 – n.º 5 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

5. A ENIM deve elaborar e adotar os

5. A ENIM deve, ***em consulta com a***

procedimentos referidos no n.º 4 e incluí-los no quadro *da UE* para a gestão da capacidade referido no artigo 6.º. Os procedimentos envolvem as etapas seguintes:

ERP, elaborar e adotar os procedimentos referidos no n.º 4 e incluí-los no quadro **européu** para a gestão da capacidade referido no artigo 6.º. Os procedimentos envolvem as etapas seguintes:

Alteração 52

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 5 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Conceber cenários alternativos para repartir a capacidade disponível por **diferentes tipos** de serviços de transporte ferroviário, envolvendo, sempre que possível, a disponibilização de capacidade alternativa noutros trajetos ou horários alternativos com características comparáveis;

Alteração

a) Conceber cenários alternativos para repartir a capacidade disponível por **cada tipo diferente** de serviços de transporte ferroviário **que se candidatam à mesma capacidade**, envolvendo, sempre que possível, a disponibilização de capacidade alternativa noutros trajetos ou horários alternativos com características comparáveis, **tanto para os serviços nacionais como transfronteiriços**;

Alteração 53

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 5 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) Conceber critérios alternativos para resolver conflitos de capacidades entre dois pedidos em que nenhum é coerente com o planeamento estratégico das capacidades;

Alteração 54

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 6

Texto da Comissão

Alteração

6. A ENIM deve desenvolver as metodologias referidas no n.º 5, alínea b). Os parâmetros dessas metodologias devem permitir ter em conta as circunstâncias locais ou nacionais com base em

6. A ENIM, **em consulta com a ERP**, deve desenvolver as metodologias referidas no n.º 5, alínea b), **do presente artigo**. Os parâmetros dessas metodologias devem permitir ter em conta as circunstâncias

abordagens aceites e em dados empíricos. A ENIM deve incluir essas metodologias no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

locais ou nacionais com base em abordagens aceites e em dados empíricos. A ENIM deve incluir essas metodologias no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Alteração 55

Proposta de regulamento

Artigo 8 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Tendo em conta a experiência adquirida com a preparação e aplicação do quadro a que se refere o n.º 6, a Comissão **pode** adotar atos **de execução** que estabeleçam os procedimentos, critérios e metodologias específicos a aplicar para a gestão de capacidade limitada. Os referidos atos **de execução** devem ser adotados **pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.**

Alteração

7. Tendo em conta a experiência adquirida com a preparação e aplicação do quadro a que se refere o n.º 6, a Comissão **fica habilitada a** adotar atos **delegados, em conformidade com o artigo 71.º,** que estabeleçam os procedimentos específicos, **os dados normalizados que reflitam os diferentes segmentos do mercado para os** critérios e **as** metodologias **normalizadas** a aplicar para a gestão de capacidade limitada **e a alterar o n.º 6 do presente artigo.** Os referidos atos **delegados** devem ser adotados **até... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento]. Devem ser incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade.**

Alteração 56

Proposta de regulamento

Artigo 9 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os gestores de infraestrutura devem fornecer às partes interessadas, em especial aos candidatos, aos potenciais candidatos e às entidades reguladoras, informações exatas e atualizadas sobre a disponibilidade da capacidade de infraestrutura ao longo de todo o processo de gestão da capacidade, incluindo na fase de planeamento estratégico referida na secção 2, durante os processos de planificação e repartição previstos na secção 3 e sempre que se

Alteração

Os gestores de infraestrutura devem fornecer às partes interessadas, em especial aos candidatos, aos potenciais candidatos e às entidades reguladoras, informações exatas e atualizadas sobre a disponibilidade da capacidade de infraestrutura ao longo de todo o processo de gestão da capacidade, incluindo na fase de planeamento estratégico referida na secção 2, durante os processos de planificação e repartição previstos na secção 3 e sempre que se

verifiquem alterações da capacidade atribuída, tal como referido na secção 4.

verifiquem alterações da capacidade atribuída, tal como referido na secção 4, ***em função da disponibilidade da estratégia de capacidade, do modelo de capacidade e do plano de oferta de capacidade publicados.***

Alteração 57
Proposta de regulamento
Artigo 9 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A pedido dos candidatos, os gestores de infraestrutura devem fornecer as informações referidas no n.º 1 com base em especificações concretas das necessidades comerciais e operacionais («avaliações de viabilidade»). No caso dos serviços transfronteiriços, os gestores de infraestrutura devem receber e responder a esses pedidos num único local e numa única operação ou através de uma interface única.

Alteração

3. A pedido dos candidatos, os gestores de infraestrutura devem fornecer as informações referidas no n.º 1 ***do presente artigo*** com base em especificações concretas das necessidades comerciais e operacionais («avaliações de viabilidade»). No caso dos serviços transfronteiriços, os gestores de infraestrutura devem receber e responder a esses pedidos num único local e numa única operação ou através de uma interface única, ***criada em conformidade com o artigo 27.º, n.º 4.***

Alteração 58
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 7.º-C e 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE, os gestores de infraestrutura devem planear as obras de infraestrutura de acordo com o programa de atividades e os planos de investimento e financiamento referidos no artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE. Se as alterações a esses planos após a adoção do programa de atividades afetarem ou forem suscetíveis de afetar o planeamento das obras de infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve apresentar uma panorâmica dessas alterações e do seu impacto provável nas especificações da rede.

Alteração

1. Sem prejuízo do disposto nos artigos 7.º, 7.º-C e 7.º-E da Diretiva 2012/34/UE, os gestores de infraestrutura devem planear as obras de infraestrutura de acordo com o programa de atividades e os planos de investimento e financiamento referidos no artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE. Se as alterações a esses planos após a adoção do programa de atividades afetarem ou forem suscetíveis de afetar o planeamento das obras de infraestrutura, o gestor de infraestrutura deve apresentar uma panorâmica dessas alterações e do seu impacto provável nas especificações da rede. ***O Estado-Membro***

deve proporcionar ao gestor de infraestrutura um financiamento plurianual estável e atempado para a manutenção, renovação e nova construção da infraestrutura ferroviária por um período contínuo de, pelo menos, cinco anos, através do acordo de desempenho plurianual, a fim de apoiar os gestores de infraestrutura na prevenção da degradação da infraestrutura ferroviária e minimizar o impacto em eventuais restrições de capacidade. O orçamento anual à disposição dos gestores de infraestrutura deve ser transparente para este último e ser afetado de forma fiável.

Alteração 59
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 2 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

O financiamento concedido pelo Estado-Membro ao gestor de infraestrutura deve visar estabelecer esse equilíbrio. As informações de que o gestor de infraestrutura precisa para cumprir esta disposição devem ser fornecidas pelos candidatos em tempo útil.

Alteração 60
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 2 – parágrafo 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

O financiamento concedido pelo Estado-Membro ao gestor de infraestrutura deve visar estabelecer esse equilíbrio. As informações de que o gestor de infraestrutura precisa para cumprir esta disposição devem ser fornecidas pelos candidatos em tempo útil.

Alteração 61
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre as obras de infraestrutura no contexto dos mecanismos de coordenação a que se refere o artigo 7.º- E da Diretiva **2012/34/CE** e, no que respeita aos serviços ferroviários transfronteiriços, nos termos do artigo 54.º do presente regulamento.

Alteração

3. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre as obras de infraestrutura no contexto dos mecanismos de coordenação a que se refere o artigo 7.º- E da Diretiva **2012/34/UE** e, no que respeita aos serviços ferroviários transfronteiriços, nos termos do artigo 54.º do presente regulamento.

Alteração 62
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 5 – parágrafo 2

Texto da Comissão

A coordenação deve incidir, em especial, na otimização do calendário das obras de infraestrutura e na oferta de capacidade alternativa na linha afetada e em trajetos alternativos, tendo em conta as necessidades operacionais e comerciais dos candidatos.

Alteração

A coordenação deve incidir, em especial, na otimização do calendário das obras de infraestrutura e na oferta de capacidade alternativa na linha afetada e em trajetos alternativos, tendo em conta as necessidades operacionais, **a infraestrutura e as necessidades** comerciais dos **diferentes** candidatos.

Alteração 63
Proposta de regulamento
Artigo 10 – n.º 5 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A governação do transporte ferroviário de mercadorias deve apresentar uma recomendação sobre a coordenação das obras aos respetivos gestores de infraestrutura três meses antes do período definido no n.º 4.

Alteração 64
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O conteúdo e o calendário de preparação dessas prestações concretas constam do anexo I, secções 1 e 2.

Alteração

O conteúdo e o calendário de preparação dessas prestações concretas constam do anexo I, secções 1 e 2. ***Todos os conteúdos devem ser disponibilizados pelo gestor de infraestrutura na língua oficial do Estado-Membro e em inglês.***

Alteração 65
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 2 – parágrafo 4

Texto da Comissão

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º para alterar o anexo I, secções 1 e 2, a fim de assegurar um processo de planeamento estratégico eficiente e refletir as preocupações operacionais dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, tendo em conta a experiência da ENIM, dos gestores de infraestrutura, dos candidatos e de outras partes interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da ENRRB na aplicação da presente secção.

Alteração

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º para alterar o anexo I, secções 1 e 2, a fim de assegurar um processo de planeamento estratégico eficiente e refletir as preocupações operacionais dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, tendo em conta a ***recomendação da ERA e a*** experiência da ENIM, dos gestores de infraestrutura, dos candidatos e de outras partes interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da ENRRB na aplicação da presente secção.

Alteração 66
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 3 – parágrafo 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Sem prejuízo do princípio da independência da gestão estabelecido no artigo 4.º da Diretiva 2012/34/UE, os Estados-Membros podem prestar ao gestor de infraestrutura orientações estratégicas baseadas nas estratégias indicativas de desenvolvimento da infraestrutura

Alteração

Sem prejuízo do princípio da independência da gestão estabelecido no artigo 4.º da Diretiva 2012/34/UE, os Estados-Membros podem prestar ao gestor de infraestrutura orientações estratégicas baseadas nas estratégias indicativas de desenvolvimento da infraestrutura

ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE. Essas orientações podem abranger/conter, em especial:

ferroviária a que se refere o artigo 8.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE. ***As orientações devem ser fornecidas pelos Estados-Membros a tempo de permitir que os gestores da infraestrutura e as partes interessadas operacionais cumpram os prazos estabelecidos no anexo I do presente regulamento.*** Essas orientações podem abranger/conter, em especial:

Alteração 67

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 3 – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Uma perspetiva sobre o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, tendo em conta os planos *e estratégias* pertinentes a nível nacional ou regional e os planos de trabalho dos corredores europeus de transporte referidos no artigo 53.º do [novo Regulamento RTE-T];

Alteração

b) Uma perspetiva sobre o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária, tendo em conta os planos pertinentes, ***incluindo os planos e as estratégias a longo prazo***, a nível nacional ou regional, ***para as infraestruturas estratégicas*** e os planos de trabalho dos corredores europeus de transporte referidos no artigo 54.º do ***Regulamento (UE) 2024/... do Parlamento Europeu e do Conselho***^{1-A} [novo Regulamento RTE-T];

^{1-A} ***Regulamento (UE) 2024/... do Parlamento Europeu e do Conselho de ... relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L ...).***

Alteração 68

Proposta de regulamento

Artigo 11 – n.º 3 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os Estados-Membros devem ***estabelecer coordenação entre si*** para assegurar a coerência entre as orientações estratégicas

Alteração

Os Estados-Membros devem ***coordenar a disponibilização atempada de orientações*** e assegurar a coerência entre as orientações

que prestam em conformidade com o presente número, com vista a apoiar o desenvolvimento de serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias.

estratégicas que prestam em conformidade com o presente número, com vista a apoiar o desenvolvimento de serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros e de mercadorias. ***Tendo em vista a aplicação do artigo 8.º da Diretiva 2012/34/UE, os Estados-Membros devem assegurar a afetação antecipada dos recursos financeiros aos gestores da infraestrutura para a manutenção regular da infraestrutura e para o desenvolvimento da infraestrutura, tal como descrito na estratégia de capacidade a que se refere o artigo 16.º do presente regulamento. Os Estados-Membros devem coordenar os seus planos estratégicos a longo prazo em matéria de infraestruturas e horários, o desenvolvimento das suas infraestruturas com base nesses planos e o calendário de aplicação desses planos.***

Alteração 69
Proposta de regulamento
Artigo 11 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Tendo em conta a experiência adquirida com a preparação e aplicação das orientações estratégicas a que se refere o n.º 3, a Comissão pode adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 71.º, para estabelecer o estatuto jurídico, o modelo, os procedimentos, os critérios e as metodologias específicos a aplicar aquando da adoção das orientações estratégicas nacionais, a fim de garantir a coerência entre essas orientações estratégicas emitidas pelos Estados-Membros, as quais são necessárias para apoiar o desenvolvimento dos serviços ferroviários internacionais de passageiros e de mercadorias.

Alteração 70
Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Se necessário, à luz da experiência adquirida com a aplicação do presente regulamento, a ENIM pode definir uma lista mais pormenorizada que estabeleça uma maior distinção entre os tipos de serviços de transporte ferroviário. A fim de apoiar a coerência transfronteiriça do processo de planeamento estratégico, deve ser incluída uma lista harmonizada no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Alteração

Se necessário, à luz da experiência adquirida com a aplicação do presente regulamento, a ENIM, ***em cooperação com a Plataforma Ferroviária Europeia***, pode definir uma lista mais pormenorizada que estabeleça uma maior distinção entre os tipos de serviços de transporte ferroviário. A fim de apoiar a coerência transfronteiriça do processo de planeamento estratégico, deve ser incluída uma lista harmonizada no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Alteração 71
Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 4 – alínea c)

Texto da Comissão

c) O contributo da consulta dos candidatos atuais e potenciais, em conformidade com o artigo 13.º;

Alteração

c) ***As necessidades de capacidade comunicadas pelas partes interessadas operacionais e*** o contributo da consulta dos candidatos atuais e potenciais, em conformidade com o artigo 13.º;

Alteração 72
Proposta de regulamento
Artigo 12 – parágrafo 4 – alínea f-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

f-A) Tanto quanto possível, os efeitos socioeconómicos e ambientais da utilização da capacidade de infraestrutura.

Alteração 73
Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão

O planeamento estratégico da capacidade abrange *as linhas da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T referidas no artigo 6.º e no anexo I do [novo Regulamento RTE-T]. Os gestores de infraestrutura podem incluir outras linhas e nós da rede que gerem.*

Alteração

O planeamento estratégico da capacidade abrange *o espaço ferroviário europeu único.*

Alteração 74
Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 8 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Variações na procura de capacidade de infraestrutura no mercado;

Alteração

b) Variações na procura de capacidade de infraestrutura no mercado, *tendo em conta as necessidades de capacidade comunicadas pelos candidatos a serviços novos ou modificados;*

Alteração 75
Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 9

Texto da Comissão

9. A ENIM deve elaborar orientações que estabeleçam princípios, procedimentos e metodologias comuns para o planeamento estratégico da capacidade. Deve incluir essas orientações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º do presente regulamento. Essas orientações devem conter, pelo menos, os elementos enumerados no anexo III do presente regulamento. Os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta essas orientações nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva

Alteração

9. *Até ... [12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento],* a ENIM deve elaborar orientações que estabeleçam princípios, procedimentos e metodologias comuns para o planeamento estratégico da capacidade. Deve incluir essas orientações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º do presente regulamento. Essas orientações devem conter, pelo menos, os elementos enumerados no anexo III do presente regulamento. Os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta essas

2012/34/UE. Devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios, procedimentos e metodologias comuns estabelecidos nas orientações.

orientações nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE. Devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos princípios, procedimentos e metodologias comuns estabelecidos nas orientações.

Alteração 76
Proposta de regulamento
Artigo 12 – n.º 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

9-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para estabelecer os princípios, procedimentos e metodologias comuns para o planeamento estratégico da capacidade e para alterar o n.º 9 do presente artigo. Esses atos delegados são adotados até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento] e devem ser incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Alteração 77
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. Os gestores de infraestrutura devem consultar todas as partes interessadas operacionais que exploram serviços ferroviários multirredes sobre o planeamento estratégico da capacidade, em conformidade com os artigos 53.º e 54.º.

2. Os gestores de infraestrutura devem consultar todas as partes interessadas operacionais que exploram serviços ferroviários multirredes sobre o planeamento estratégico da capacidade ***durante toda a fase de gestão estratégica da capacidade e, pelo menos, em conformidade com as etapas estabelecidas no anexo I,*** em conformidade com os artigos 53.º e 54.º.

Alteração 78
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. Os gestores de infraestrutura devem dar aos candidatos a possibilidade de comunicarem as suas necessidades de capacidade num formato estruturado ao longo de todo o processo de gestão da capacidade, para o qual a ENIM deve especificar prazos adequados. Os gestores de infraestrutura devem envidar todos os esforços para incorporar as necessidades comunicadas pelos candidatos nos documentos de planeamento estratégico da capacidade a que se refere o artigo 11.º, n.º 2. Se não estiverem disponíveis alternativas para todas as necessidades de capacidade comunicadas, os gestores de infraestrutura devem envidar todos os esforços para resolver os potenciais conflitos através do mecanismo consensual de resolução de conflitos a que se refere o artigo 36.º.

Alteração 79
Proposta de regulamento
Artigo 13 – n.º 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-B. A entidade reguladora deve monitorizar as atividades do gestor de infraestrutura relacionadas com o planeamento estratégico da capacidade em conformidade com o artigo 63.º.

Alteração 80
Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea d)

Texto da Comissão

Alteração

d) A participação de todas as partes

d) A participação de todas as partes

interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário («ENRRB»), dos coordenadores europeus e, se necessário, das autoridades dos Estados-Membros e de outras partes interessadas.

interessadas operacionais *e da Plataforma Ferroviária Europeia*, das entidades reguladoras e da Rede Europeia de Entidades Reguladoras do Setor Ferroviário («ENRRB»), dos coordenadores europeus e, se necessário, das autoridades dos Estados-Membros e de outras partes interessadas.

Alteração 81
Proposta de regulamento
Artigo 14 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. O órgão de governação do transporte ferroviário de mercadorias deve apresentar uma recomendação sobre a estratégia de capacidade coordenada aos respetivos gestores de infraestrutura três meses antes do período definido no artigo 10.º, n.º 4.

Alteração 82
Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os gestores de infraestrutura e a ENIM devem acompanhar e analisar regularmente os mercados dos transportes, a fim de fundamentar a sua estratégia comercial global, a sua gestão da capacidade e de situações de emergência e as suas decisões de investimento. Os gestores de infraestrutura devem comunicar os resultados desta análise a outras partes interessadas para fins semelhantes, incluindo os coordenadores europeus.

1. Os gestores de infraestrutura e a ENIM, ***em consulta com a ENRRB e a Plataforma Ferroviária Europeia***, devem acompanhar e analisar regularmente os mercados dos transportes ***e os aspetos multimodais pertinentes para o transporte ferroviário***, a fim de fundamentar a sua estratégia comercial global, a sua gestão da capacidade e de situações de emergência e as suas decisões de investimento. Os gestores de infraestrutura devem comunicar os resultados desta análise a outras partes interessadas para fins semelhantes, incluindo os coordenadores europeus.

Alteração 83
Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 3 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) Se possível, o impacto dos efeitos previstos das alterações climáticas tanto na infraestrutura como nos serviços prestados.

Alteração 84
Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 4

Texto da Comissão

Alteração

4. A ENIM deve consultar os candidatos, os clientes dos serviços de transporte ferroviário e as respetivas associações, bem como as autoridades públicas nacionais e da UE, sobre os termos de referência do estudo, em especial no que diz respeito ao objetivo do estudo e ao processo de participação das partes interessadas.

4. A ENIM deve consultar os candidatos, ***a Plataforma Ferroviária Europeia***, os clientes dos serviços de transporte ferroviário e as respetivas associações, bem como as autoridades públicas nacionais e da UE, sobre os termos de referência do estudo, em especial no que diz respeito ao objetivo do estudo e ao processo de participação das partes interessadas.

Alteração 85
Proposta de regulamento
Artigo 15 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. Todos os dados relativos ao estudo e o próprio estudo devem ser publicados, de acesso livre e legíveis por máquina.

Alteração 86
Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 4

Texto da Comissão

4. O gestor de infraestrutura deve preparar, publicar e atualizar **regularmente** a estratégia de capacidade em conformidade com o calendário e o conteúdo estabelecidos no anexo I, secção 2.

Alteração

4. O gestor de infraestrutura deve preparar, publicar e, **quando necessário**, atualizar a estratégia de capacidade em conformidade com o calendário e o conteúdo estabelecidos no anexo I, secção 2.

Alteração 87
Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre a estratégia de capacidade, em conformidade com o artigo 13.º, e coordenar as estratégias de capacidade com outros gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 14.º.

Alteração

5. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos **e as instalações de serviço afetadas** sobre a estratégia de capacidade, em conformidade com o artigo 13.º, e coordenar as estratégias de capacidade com outros gestores de infraestrutura **interessados**, em conformidade com o artigo 14.º.

Alteração 88
Proposta de regulamento
Artigo 16 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. O gestor de infraestrutura deve apresentar a estratégia de capacidade à entidade reguladora. No prazo de três meses após a publicação, a entidade reguladora tem competência para, após análise, exigir que o gestor da infraestrutura altere a estratégia de capacidade.

Alteração 89
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O modelo de capacidade deve, no mínimo, prestar informações sobre o volume total da capacidade disponível por secção da rede, bem como as quotas da capacidade reservada para diferentes segmentos de serviços de transporte ferroviário e para as restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura. Os gestores de infraestrutura devem preparar e publicar o modelo de capacidade para cada período de vigência do horário de serviço e atualizá-lo **regularmente** em conformidade com o conteúdo e o calendário estabelecidos no anexo I, secções 1 e 2.

Alteração

2. O modelo de capacidade deve, no mínimo, prestar informações sobre o volume total da capacidade disponível por secção da rede, bem como as quotas da capacidade reservada para diferentes segmentos de serviços de transporte ferroviário e para as restrições de capacidade resultantes de obras de infraestrutura. ***Deve incluir também informações sobre a capacidade das respetivas instalações de serviço referidas no artigo 29.º, n.º 1.*** Os gestores de infraestrutura devem preparar e publicar o modelo de capacidade para cada período de vigência do horário de serviço e atualizá-lo ***quando necessário***, em conformidade com o conteúdo e o calendário estabelecidos no anexo I, secções 1 e 2.

Alteração 90
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os gestores de infraestrutura devem documentar e, se for caso disso, justificar qualquer divergência entre o modelo de capacidade e a estratégia de capacidade relativamente ao mesmo período de vigência do horário de serviço. ***Sempre que necessário***, a estratégia de capacidade ***deve ser revista à luz da evolução registada desde a adoção ou a última atualização da estratégia*** de capacidade.

Alteração

3. Os gestores de infraestrutura devem documentar e, se for caso disso, justificar qualquer divergência entre o modelo de capacidade e a estratégia de capacidade relativamente ao mesmo período de vigência do horário de serviço. A estratégia de capacidade ***não tem de ser atualizada no caso de o modelo de capacidade já ter sido publicado para o mesmo período do horário de serviço.***

Alteração 91
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos sobre o modelo de capacidade, em conformidade com o artigo 13.º, e coordenar as estratégias de capacidade com outros gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 14.º.

Alteração

4. Os gestores de infraestrutura devem consultar os candidatos **e a entidade reguladora** sobre o modelo de capacidade, em conformidade com o artigo 13.º, e coordenar as estratégias de capacidade com outros gestores de infraestrutura **interessados**, em conformidade com o artigo 14.º.

Alteração 92
Proposta de regulamento
Artigo 17 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Dois meses antes da publicação, o gestor de infraestrutura apresenta o modelo de capacidade à entidade reguladora para controlo. A entidade reguladora pode tomar uma decisão, o mais tardar um mês antes da publicação, a fim de exigir ao gestor de infraestrutura que altere o modelo de capacidade antes da publicação. Para garantir a coerência transfronteiriça dos modelos de capacidade, a decisão da entidade reguladora deve ter em conta, se for caso disso, os pareceres ou recomendações da ENIM, da ERA ou de outras entidades reguladoras.

Alteração 93
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 1 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

a) A capacidade de infraestrutura disponível para repartição pelos candidatos;

a) A capacidade de infraestrutura disponível para repartição pelos candidatos **no horário de serviço e salvaguardada**

para pedidos posteriores, em conformidade com o artigo 33.º, incluindo as instalações de serviço;

Alteração 94
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os gestores de infraestrutura podem indicar no plano de oferta de capacidade a capacidade de infraestrutura como previamente **planeada**. A capacidade previamente planeada é a capacidade para a qual o gestor de infraestrutura define as características e os volumes da capacidade disponível para os pedidos dos candidatos, estabelece as regras para a repartição dessa capacidade e define o processo através do qual essa capacidade pode ser solicitada, em conformidade com o artigo 20.º. As características, regras e processos de repartição especificados devem ser tidos em conta na repartição da capacidade previamente planeada.

Alteração

4. Os gestores de infraestrutura podem indicar no plano de oferta de capacidade a capacidade de infraestrutura **e a capacidade nas instalações de serviço conforme referido no artigo 29.º, n.º 1**, como previamente **planeadas**. A capacidade previamente planeada é a capacidade para a qual o gestor de infraestrutura define as características e os volumes da capacidade disponível para os pedidos dos candidatos, estabelece as regras para a repartição dessa capacidade e define o processo através do qual essa capacidade pode ser solicitada, em conformidade com o artigo 20.º. As características, regras e processos de repartição especificados devem ser tidos em conta na repartição da capacidade previamente planeada.

Alteração 95
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 7 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Os gestores de infraestrutura devem incluir no plano de oferta de capacidade todos os elementos enumerados no n.º 6 ***para todas as linhas e nós incluídos na rede principal e na rede principal alargada da RTE-T, tal como definidas no [novo Regulamento RTE-T]***.

Alteração

Os gestores de infraestrutura devem incluir no plano de oferta de capacidade todos os elementos enumerados no n.º 6 ***e garantir a sua coerência com a estratégia de capacidade.***

Alteração 96
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 9

Texto da Comissão

9. A entidade reguladora deve analisar o plano *de oferta de capacidade* e pode tomar uma decisão a fim de exigir ao gestor de infraestrutura que altere o plano de oferta de capacidade. *A decisão da entidade reguladora deve ter em conta eventuais pareceres ou recomendações da ENIM que tenham sido emitidos.*

Alteração

9. *Dois meses antes da publicação, o gestor de infraestrutura apresenta o projeto de plano de oferta de capacidade à entidade reguladora para controlo.* A entidade reguladora deve analisar *este* plano e pode tomar uma decisão, *o mais tardar um mês antes da publicação*, a fim de exigir ao gestor de infraestrutura que altere o plano de oferta de capacidade.

Alteração 97
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 9-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

9-A. Para garantir a coerência transfronteiriça dos planos de oferta de capacidade, a decisão da entidade reguladora deve ter em conta, se for caso disso, os pareceres ou recomendações da ENRRB, da ERA ou de outras entidades reguladoras.

Alteração 98
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 10 – parte introdutória

Texto da Comissão

Alteração

10. A ENIM deve adotar orientações e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, que estabeleçam o seguinte:

10. *Até ... [12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], e em consulta com a Plataforma Ferroviária Europeia*, a ENIM deve adotar orientações e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, que estabeleçam o seguinte:

Alteração 99
Proposta de regulamento
Artigo 18 – n.º 10-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

10-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para estabelecer os princípios, procedimentos e metodologias comuns para as orientações a que se refere o n.º 10 do presente artigo e para alterar o n.º 10 do presente artigo. Esses atos delegados são adotados até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento] e devem ser incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Alteração 100
Proposta de regulamento
Artigo 19 – n.º 2 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

a) A designação de trajetos alternativos que permitam reorientar o tráfego em caso de indisponibilidade ***das linhas incluídas na rede principal e na rede principal alargada da RTE-T, tal como estabelecido no artigo 6.º e no anexo I do [novo Regulamento RTE-T];***

a) A designação de trajetos alternativos que permitam reorientar o tráfego em caso de indisponibilidade ***de uma linha;***

Alteração 101
Proposta de regulamento
Artigo 19 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

5. A Comissão deve adotar atos ***de execução que especifiquem*** o procedimento e os critérios a seguir para a aplicação do n.º 2, em especial no caso de situações que tenham um impacto potencial no tráfego transfronteiriço. ***Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo***

5. A Comissão deve ***ficar habilitada a*** adotar atos ***delegados em conformidade com o artigo 71.º para especificar*** o procedimento e os critérios a seguir para a aplicação do n.º 2 ***do presente artigo***, em especial no caso de situações que tenham um impacto potencial no tráfego

procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

transfronteiriço. Esses atos delegados são adotados até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento].

Alteração 102
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os objetos de planeamento da capacidade devem definir as características e propriedades dos diferentes tipos de capacidade previamente planeada, incluindo a capacidade disponível para pedidos dos candidatos, a capacidade reservada para obras de infraestrutura e a capacidade já atribuída. Essas características e propriedades devem incluir todos os aspetos relevantes para tipos específicos de capacidade previamente planeada, tais como o trajeto, o calendário, a velocidade mínima garantida ou exigida, a compatibilidade técnica entre o material circulante e a infraestrutura, os parâmetros e o número de *faixas horárias* incluídas.

Alteração

2. Os objetos de planeamento da capacidade devem definir as características e propriedades dos diferentes tipos de capacidade previamente planeada, incluindo a capacidade disponível para pedidos dos candidatos, a capacidade reservada para obras de infraestrutura e a capacidade já atribuída. Essas características e propriedades devem incluir todos os aspetos relevantes para tipos específicos de capacidade previamente planeada, tais como o trajeto, o calendário, a velocidade mínima garantida ou exigida, a compatibilidade técnica entre o material circulante e a infraestrutura, os parâmetros e o número de *circulações dos comboios* incluídas.

Alteração 103
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A ENIM deve desenvolver um quadro comum para os critérios e procedimentos a que se refere o n.º 1 e incluí-lo no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. Esse quadro comum deve equilibrar os benefícios da reserva de capacidade para tipos específicos de serviços ferroviários ou processos de repartição com a necessidade de assegurar flexibilidade para atender às necessidades do mercado em matéria de repartição de capacidade. Para o

Alteração

3. *Até ... [12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], e em consulta com a Plataforma Ferroviária Europeia,* a ENIM deve desenvolver um quadro comum para os critérios e procedimentos a que se refere o n.º 1 *do presente artigo* e incluí-lo no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. Esse quadro comum deve equilibrar os benefícios da reserva de capacidade para tipos específicos de serviços ferroviários

efeito, o quadro comum deve prever a possibilidade de ter em conta pedidos de direitos de capacidade que não sejam coerentes com a capacidade previamente planeada no contexto do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º.

ou processos de repartição com a necessidade de assegurar flexibilidade para atender às necessidades do mercado em matéria de repartição de capacidade. Para o efeito, o quadro comum deve prever a possibilidade de ter em conta pedidos de direitos de capacidade que não sejam coerentes com a capacidade previamente planeada no contexto do mecanismo de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º.

Alteração 104
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 4

Texto da Comissão

4. A ENIM deve elaborar e adotar especificações formais para os objetos de planeamento de capacidade em formato legível por pessoas e por máquina. A ENIM deve incluir essas especificações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. Com base na sua experiência na aplicação do presente artigo, a ENIM deve fornecer informações à Comissão sobre eventuais alterações das especificações técnicas de interoperabilidade previstas na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, em conformidade com o artigo 62.º, n.º 3, do presente regulamento.

Alteração

4. A ENIM deve elaborar e adotar especificações formais para os objetos de planeamento de capacidade em formato legível por pessoas e por máquina. A ENIM deve incluir essas especificações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º **do presente regulamento**. Com base na sua experiência na aplicação do presente artigo, a ENIM, **após consultar a Plataforma Ferroviária Europeia**, deve fornecer informações à Comissão sobre eventuais alterações das especificações técnicas de interoperabilidade previstas na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, em conformidade com o artigo 62.º, n.º 3, do presente regulamento.

Alteração 105
Proposta de regulamento
Artigo 20 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. A Comissão deve ficar habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para especificar o procedimento e os critérios a seguir para

a aplicação do n.º 1 do presente artigo, em especial no caso de situações que tenham um impacto potencial no tráfego transfronteiriço, e para alterar o n.º 1 do presente artigo. Esses atos delegados são adotados até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento].

Alteração 106
Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os pedidos de capacidade individuais divergentes apresentados para atribuição durante o horário de serviço não devem constituir motivo para declarar um elemento da infraestrutura de utilização intensiva ou congestionada, a menos que estejam preenchidas as condições estabelecidas no n.º 1.

Alteração

3. Os pedidos de capacidade individuais divergentes apresentados para atribuição durante o **período do** horário de serviço não devem constituir motivo para declarar um elemento da infraestrutura de utilização intensiva ou congestionada, a menos que estejam preenchidas as condições estabelecidas no n.º 1.

Alteração 107
Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 8

Texto da Comissão

8. Os procedimentos a seguir e os critérios a adotar caso uma infraestrutura esteja congestionada devem constar das especificações da rede e respeitar eventuais medidas e critérios adotados em conformidade com o **n.º 7**.

Alteração

8. Os procedimentos a seguir e os critérios a adotar caso uma infraestrutura esteja congestionada devem constar das especificações da rede e respeitar eventuais medidas e critérios adotados em conformidade com o **n.º 6**.

Alteração 108
Proposta de regulamento
Artigo 21 – n.º 9

Texto da Comissão

9. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados nos termos do artigo 71.º para alterar o anexo II, a fim de assegurar

Alteração

9. *(Não se aplica à versão portuguesa.)*

uma gestão eficiente da capacidade de infraestruturas de utilização intensiva ou congestionadas e refletir as preocupações operacionais dos gestores de infraestrutura e dos candidatos, tendo em conta a experiência da ENIM, dos gestores de infraestrutura, dos candidatos e de outras partes interessadas operacionais, das entidades reguladoras e da ENRRB na aplicação do presente artigo.

Alteração 109

Proposta de regulamento

Artigo 22 – n.º 1 – parágrafo 3

Texto da Comissão

A análise de capacidade deve também incluir um primeiro conjunto de medidas possíveis a ter em conta a curto, médio e longo prazo para aliviar o congestionamento e aumentar a disponibilidade de capacidade.

Alteração

A análise de capacidade deve também incluir um primeiro conjunto de medidas possíveis a ter em conta a curto, médio e longo prazo para aliviar o congestionamento e aumentar a disponibilidade de capacidade. ***A análise da capacidade deve estabelecer uma distinção entre as medidas aplicáveis às infraestruturas de utilização intensiva e às infraestruturas congestionadas.***

Alteração 110

Proposta de regulamento

Artigo 22 – n.º 2

Texto da Comissão

2. A análise de capacidade deve contemplar as características da infraestrutura, em termos de capacidade, competências e interoperabilidade, procedimentos de operação, natureza dos diferentes serviços explorados e reflexo de todos estes fatores na capacidade da infraestrutura. As medidas a ponderar devem incluir, em especial, alterações de itinerário, reprogramações de horários de serviço, alterações de velocidade, harmonização de procedimentos operacionais e beneficiações da

Alteração

2. A análise de capacidade deve contemplar as características da infraestrutura, em termos de capacidade, competências e interoperabilidade, procedimentos de operação, natureza dos diferentes serviços explorados e reflexo de todos estes fatores na capacidade da infraestrutura. As medidas a ponderar devem incluir, em especial, alterações de itinerário, ***inclusive através de diferentes redes, consoante o caso,*** reprogramações de horários de serviço, alterações de velocidade, harmonização de

infraestrutura.

procedimentos operacionais e
beneficiações da infraestrutura.

Alteração 111

Proposta de regulamento

Artigo 22 – n.º 4 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os gestores de infraestrutura devem ter em conta os resultados das análises de capacidade efetuadas nos termos do presente artigo no planeamento estratégico da capacidade, em especial na estratégia de capacidade, no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade.

Alteração

Os gestores de infraestrutura devem ter em conta os resultados das análises de capacidade efetuadas, ***inclusive noutras redes afetadas***, nos termos do presente artigo no planeamento estratégico da capacidade, em especial na estratégia de capacidade, no modelo de capacidade e no plano de oferta de capacidade.

Alteração 112

Proposta de regulamento

Artigo 23 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

No prazo de seis meses a contar da conclusão de uma análise de capacidade em conformidade com o disposto no artigo 22.º, o gestor de infraestrutura deve estabelecer um plano de reforço da capacidade.

Alteração

No ***caso de uma infraestrutura que tenha sido declarada congestionada nos termos do artigo 21.º, e no*** prazo de seis meses a contar da conclusão de uma análise de capacidade em conformidade com o disposto no artigo 22.º, o gestor de infraestrutura deve estabelecer um plano de reforço da capacidade.

Alteração 113

Proposta de regulamento

Artigo 23 – n.º 1 – parágrafo 2 – alínea d)

Texto da Comissão

d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo prováveis alterações das taxas de acesso.

Alteração

d) As opções e os custos do reforço da capacidade, incluindo ***as medidas descritas no artigo 22.º, n.º 2, e*** prováveis alterações das taxas de acesso.

Alteração 114
Proposta de regulamento
Artigo 23 – n.º 3 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Com base numa análise da capacidade, o Estado-Membro deve construir ou modernizar as infraestruturas necessárias.

Alteração 115
Proposta de regulamento
Artigo 25 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Alteração

Ao repartir a capacidade da infraestrutura nos termos do n.º 1, o gestor de infraestrutura deve atuar em conformidade com o artigo 8.º.

Ao repartir a capacidade da infraestrutura ***que tenha sido declarada congestionada*** nos termos do n.º 1, o gestor de infraestrutura deve atuar em conformidade com o artigo 8.º.

Alteração 116
Proposta de regulamento
Artigo 25 – n.º 2 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], caso a capacidade de infraestrutura repartida tenha sido declarada de utilização intensiva nos termos do n.º 1 do presente artigo, o gestor da infraestrutura atua em conformidade com o artigo 8.º.

Alteração 117
Proposta de regulamento
Artigo 25 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O gestor de infraestrutura deve ter em conta a necessidade de capacidade para serviços ferroviários multirredes.

Alteração

O gestor de infraestrutura deve ter em conta a necessidade de capacidade para serviços ferroviários multirredes, ***sobretudo serviços de transporte ferroviário internacional de mercadorias.***

Alteração 118
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os candidatos ***têm o direito de*** solicitar direitos de capacidade multirredes e ***de*** receber respostas a esses pedidos, num único local e numa única operação. Os gestores de infraestrutura devem cooperar na repartição de capacidade para serviços ferroviários multirredes, incluindo, em especial, os serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias e os serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Alteração

Os candidatos ***devem*** solicitar direitos de capacidade multirredes e ***devem*** receber respostas a esses pedidos, num único local e numa única operação, ***tal como estabelecido no n.º 4 do presente artigo.*** Os gestores de infraestrutura devem cooperar na repartição de capacidade para serviços ferroviários multirredes, incluindo, em especial, os serviços internacionais de transporte ferroviário de mercadorias e os serviços internacionais de transporte ferroviário de passageiros.

Alteração 119
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os gestores de infraestrutura devem respeitar o segredo comercial das informações que lhes forem prestadas.

Alteração

3. Os gestores de infraestrutura devem respeitar o segredo comercial das informações que lhes forem prestadas, ***sobretudo no caso de empresas ferroviárias verticalmente integradas. Informações como a linha específica objeto do pedido, o respetivo número ou frequência devem ser consideradas confidenciais.***

Alteração 120
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 4 – parágrafo 2

Texto da Comissão

No caso de direitos de capacidade multirredes, a ENIM deve estabelecer uma interface única ou um sistema comum, em conformidade com o artigo 62.º, *a fim de* gerir a repartição de capacidade num único local e numa única operação.

Alteração

No caso de direitos de capacidade multirredes, a ENIM deve, ***após aprovação pela ERA da conformidade com as especificações técnicas de interoperabilidade e até ... [12 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento]***, estabelecer ***um balcão único numa*** interface única ou um sistema comum ***desenvolvido*** em conformidade com o artigo 62.º. ***Os gestores de infraestrutura devem utilizar essa interface única para*** gerir a repartição de capacidade num único local e numa única operação. ***Os serviços ferroviários conectados ou agrupados devem ter um gestor de infraestrutura como ponto de contacto único. Esses serviços ferroviários conectados ou agrupados devem ser declarados no pedido de capacidade.***

Alteração 121
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 6 – parágrafo 1

Texto da Comissão

O gestor de infraestrutura deve anular um direito de capacidade que, durante pelo menos um mês, tenha sido menos utilizado do que a quota limiar prevista nas especificações da rede, exceto se tal tiver sido provocado por razões não económicas que escapem ao controlo dos candidatos. A ENIM deve definir intervalos para as quotas mínimas e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade referido no artigo 6.º.

Alteração

O gestor de infraestrutura deve anular um direito de capacidade que, durante pelo menos um mês, tenha sido menos utilizado do que a quota limiar prevista nas especificações da rede, exceto se tal tiver sido provocado por razões não económicas que escapem ao controlo dos candidatos. A ENIM, ***em consulta com a Plataforma Ferroviária Europeia***, deve definir intervalos para as quotas mínimas e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade referido no artigo 6.º.

Alteração 122
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Caso o gestor de infraestrutura anule, nos termos do n.º 6, os direitos de capacidade multirredes, a entidade reguladora responsável por esse gestor de infraestrutura deve informar as entidades reguladoras competentes e a ENRRB.

Alteração

7. Caso o gestor de infraestrutura anule, nos termos do n.º 6, os direitos de capacidade multirredes, ***deve informar*** a entidade reguladora responsável por esse gestor de infraestrutura. ***Essa entidade reguladora*** deve informar as entidades reguladoras competentes e a ENRRB.

Alteração 123
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-A. O gestor da infraestrutura deve ser autorizado a utilizar, se for caso disso, abordagens específicas para os horários. Se decidir planear previamente a capacidade utilizando canais horários sistemáticos com relevância transfronteiriça, o gestor da infraestrutura deve, em coordenação com os gestores de infraestrutura vizinhos e outros gestores de infraestrutura interessados, encontrar soluções mutuamente acordadas para o tráfego transfronteiriço. Independentemente da escolha nacional seguida pelos Estados-Membros para a definição dos respetivos horários, os gestores de infraestrutura devem assegurar uma repartição equilibrada, equitativa e não discriminatória dos canais horários. No que respeita à compensação por alterações dos direitos de capacidade a que se refere o artigo 40.º que envolvam igualmente canais horários sistemáticos, o seu valor deve ser fixado em, pelo menos, 1,25 vezes o valor definido para os canais horários não sistemáticos de acordo com o processo previsto no artigo 40.º.

Alteração 124
Proposta de regulamento
Artigo 27 – n.º 7-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-B. Os gestores de infraestrutura devem informar a entidade reguladora de todos os pedidos de capacidade recebidos que não se enquadrem nos parâmetros da capacidade disponível definidos no plano de oferta de capacidade, independentemente de terem sido aceites ou recusados. Com base nestas informações, a entidade reguladora deve emitir um parecer, pelo menos de dois em dois anos, no qual pode recomendar ao gestor de infraestrutura que altere o modelo de capacidade.

Alteração 125
Proposta de regulamento
Artigo 28 – n.º 2 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão

Alteração

a) A designação de um **ponto de contacto** único responsável pela comunicação com o candidato em relação **ao** pedido de um direito de capacidade multirredes, que deve ser notificado ao candidato sem demora após a receção do pedido;

a) A designação de um **balcão** único, **tal como referido no artigo 27.º, n.º 4**, responsável pela comunicação com o candidato em relação **a cada** pedido de um direito de capacidade multirredes, que deve ser notificado ao candidato sem demora após a receção do pedido; **o mesmo se aplica aos pares de comboios transfronteiriços que sejam serviços ferroviários internacionais de ida para e de volta de um destino noutro Estado-Membro;**

Alteração 126
Proposta de regulamento
Artigo 28 – n.º 5

Texto da Comissão

Alteração

5. A ENIM deve definir procedimentos

5. ***Até ... [24 meses a contar da data de***

e métodos pormenorizados de aplicação do presente artigo e os requisitos mínimos de qualidade referidos no n.º 2, alínea b), bem como integrá-los no quadro europeu de gestão da capacidade referido no artigo 6.º.

entrada em vigor do presente regulamento], e em consulta com a Plataforma Ferroviária Europeia, a ENIM deve definir procedimentos e métodos pormenorizados de aplicação do presente artigo e os requisitos mínimos de qualidade referidos no n.º 2, alínea b), bem como integrá-los no quadro europeu de gestão da capacidade referido no artigo 6.º.

Alteração 127
Proposta de regulamento
Artigo 28 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. A Comissão adota, até... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], atos de execução para especificar os procedimentos e métodos detalhados para aplicar o presente artigo e os requisitos mínimos de qualidade referidos no n.º 2, alínea b), e para alterar o n.º 5 do presente artigo. Esses atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3, e devem ser incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Alteração 128
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os operadores de instalações de serviço que prestem informações indicativas sobre a capacidade disponível das instalações de serviço, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão¹², devem cooperar com os gestores de infraestrutura para efeitos de oferta por estes últimos de canais horários que incluam a capacidade da instalação ***ferroviária***. Outros operadores de

1. Os operadores de instalações de serviço que prestem informações indicativas sobre a capacidade disponível das instalações de serviço, em conformidade com o artigo 6.º, n.º 3, do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão²², devem cooperar com os gestores de infraestrutura para efeitos de oferta por estes últimos de canais horários que incluam a capacidade da instalação ***de serviço***. Outros operadores de instalações

instalações de serviço podem celebrar um acordo com os gestores de infraestrutura para a disponibilização conjunta de capacidade.

¹² Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário (JO L 307 de 23.11.2017, p. 1).

de serviço podem celebrar um acordo com os gestores de infraestrutura para a disponibilização conjunta de capacidade.

²² Regulamento de Execução (UE) 2017/2177 da Comissão, de 22 de novembro de 2017, sobre o acesso às instalações de serviço e aos serviços do setor ferroviário (JO L 307 de 23.11.2017, p. 1).

Alteração 129
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que os candidatos possam solicitar, num único local, direitos de capacidade de exploração na infraestrutura ferroviária e nas instalações de serviço referidas no n.º 1.

Alteração

3. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que os candidatos possam solicitar, num único local, ***estabelecido em conformidade com o artigo 27.º, n.º 4, os*** direitos de capacidade de exploração na infraestrutura ferroviária e nas instalações de serviço referidas no n.º 1.

Alteração 130
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Para efeitos do n.º 3, os gestores de infraestrutura e os operadores de instalações de serviço devem coordenar a capacidade e fornecer direitos de capacidade, incluindo capacidade na instalação ***ferroviária***, que satisfaça os requisitos do candidato, ou envidar esforços para proporcionar uma alternativa viável.

Alteração

4. Para efeitos do n.º 3, os gestores de infraestrutura e os operadores de instalações de serviço devem coordenar a capacidade e fornecer direitos de capacidade, incluindo capacidade na instalação ***de serviço***, que satisfaça os requisitos do candidato, ou envidar esforços para proporcionar uma alternativa viável.

Alteração 131
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Os operadores das instalações de serviço a que se refere o n.º 1 devem disponibilizar ao gestor de infraestrutura, ***mediante pedido ou, se necessário,*** em tempo real, informações sobre a capacidade disponível, em formato digital, em conformidade com o artigo 62.º.

Alteração

5. Os operadores das instalações de serviço ***afetadas*** a que se refere o n.º 1 devem disponibilizar ao gestor de infraestrutura, em tempo real, informações sobre a capacidade disponível, em formato digital, em conformidade com o artigo 62.º.

Alteração 132
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. Ao solicitarem direitos de capacidade para aceder a uma instalação de serviço, os candidatos devem documentar o acordo do proprietário da instalação de serviço para acomodar os seus veículos.

Alteração 133
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 6

Texto da Comissão

Alteração

6. Para efeitos do presente artigo e nos termos do artigo 62.º, a ENIM deve fornecer orientações sobre os requisitos funcionais e técnicos para o intercâmbio de informações entre os operadores das instalações ***ferroviárias*** e os gestores de infraestrutura ***para os fins previstos no presente artigo***. Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177, os operadores de instalações de serviço podem solicitar a isenção da aplicação do presente artigo. Tais pedidos devem ser apresentados à

6. Para efeitos do presente artigo e nos termos do artigo 62.º, a ENIM, ***após aprovação da ERA e até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento]***, deve fornecer orientações sobre os requisitos funcionais e técnicos para o intercâmbio de informações entre os operadores das instalações ***de serviço*** e os gestores de infraestrutura. Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º do Regulamento de Execução (UE) 2017/2177, os operadores de instalações de serviço podem solicitar a isenção da

entidade reguladora, devidamente fundamentados. As entidades reguladoras podem decidir prorrogar uma isenção em casos devidamente justificados.

aplicação do presente artigo. Tais pedidos devem ser apresentados à entidade reguladora, devidamente fundamentados. As entidades reguladoras podem decidir prorrogar uma isenção em casos devidamente justificados.

Alteração 134
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 7

Texto da Comissão

7. A ENRRB deve acompanhar a aplicação do **n.º 7** e formular recomendações sobre os critérios a utilizar na avaliação dos pedidos de isenção.

Alteração

7. A ENRRB deve acompanhar a aplicação do **n.º 6** e formular recomendações sobre os critérios a utilizar na avaliação dos pedidos de isenção.

Alteração 135
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 7-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-A. Os gestores de infraestrutura devem informar a entidade reguladora de todos os pedidos de capacidade recebidos que não se enquadrem nos parâmetros da capacidade disponível definidos no plano de oferta de capacidade e que foram, por conseguinte, recusados. Com base nestas informações, a entidade reguladora deve emitir um parecer, pelo menos de dois em dois anos, no qual pode recomendar ao gestor de infraestrutura que altere o modelo de capacidade.

Alteração 136
Proposta de regulamento
Artigo 29 – n.º 7-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

7-B. A Comissão deve adotar, até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento], atos de

execução para definir os pormenores relativos aos requisitos funcionais e técnicos para o intercâmbio de informações entre os operadores das instalações ferroviárias e os gestores de infraestrutura para os fins previstos no presente artigo e para alterar o n.º 6 do presente artigo. Esses atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Alteração 137
Proposta de regulamento
Artigo 30 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Os gestores de infraestrutura devem atualizar ***continuamente*** o horário de serviço até ao final do respetivo período de vigência, tendo em conta a capacidade atribuída através do processo de planeamento contínuo a que se refere o artigo 33.º, a capacidade atribuída através do processo ad hoc a que se refere o artigo 34.º, as alterações dos direitos de capacidade em conformidade com o artigo 39.º e a replanificação no contexto da gestão de perturbações e da gestão de crises nos termos do artigo 41.º.

Alteração

2. Os gestores de infraestrutura devem atualizar ***a intervalos regulares*** o horário de serviço até ao final do respetivo período de vigência, tendo em conta a capacidade atribuída através do processo de planeamento contínuo a que se refere o artigo 33.º, a capacidade atribuída através do processo ad hoc a que se refere o artigo 34.º, as alterações dos direitos de capacidade em conformidade com o artigo 39.º e a replanificação no contexto da gestão de perturbações e da gestão de crises nos termos do artigo 41.º.

Alteração 138
Proposta de regulamento
Artigo 31 – n.º 1 – parágrafo 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Os acordos-quadro devem ser notificados à entidade reguladora e aprovados por esta. Em caso de acordos-quadro multirredes, a aprovação deve ter em conta o parecer da ENRRB.

Alteração 139
Proposta de regulamento
Artigo 31 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os gestores de infraestrutura só devem celebrar acordos-quadro se o direito de capacidade solicitado for coerente com os documentos de planeamento constantes do planeamento estratégico da capacidade a que se refere o artigo 11.º, n.º 2. Os gestores de infraestrutura devem indicar, nesses documentos de planeamento, a capacidade que tencionam reservar para repartição através de acordos-quadro.

Alteração

3. Os gestores de infraestrutura só devem celebrar acordos-quadro se o direito de capacidade solicitado for coerente com os documentos de planeamento constantes do planeamento estratégico da capacidade a que se refere o artigo 11.º, n.º 2. Os gestores de infraestrutura,

após consultarem as redes vizinhas, devem indicar, nesses documentos de planeamento, a capacidade que tencionam reservar para repartição através de acordos-quadro.

Alteração 140
Proposta de regulamento
Artigo 31 – n.º 4

Texto da Comissão

4. Os acordos-quadro não podem inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou por outros serviços. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem fixar as percentagens máximas de capacidade total que podem ser atribuídas através de acordos-quadro e incluí-las nas especificações da rede.

Alteração

4. Os acordos-quadro não podem inviabilizar a utilização da infraestrutura em causa por outros candidatos ou por outros serviços. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem, ***após consultarem a entidade reguladora,*** fixar as percentagens máximas de capacidade total que podem ser atribuídas através de acordos-quadro e incluí-las nas especificações da rede. ***Os gestores de infraestrutura dos países vizinhos que tenham celebrado acordos-quadro transfronteiriços devem alinhar estas percentagens máximas de capacidade total e torná-las tão coerentes quanto possível.***

Alteração 141
Proposta de regulamento
Artigo 31 – n.º 7

Texto da Comissão

7. Os acordos-quadro devem, em princípio, abranger o período indicado no anexo I, **ponto 5**. O gestor de infraestrutura pode concordar com um período mais curto ou mais longo em casos específicos. Qualquer período superior ao período indicado no anexo I, **ponto 5**, deve ser justificado pela necessidade de investimentos específicos por parte dos novos operadores ou pela natureza substancialmente inovadora do serviço.

Alteração

7. Os acordos-quadro devem, em princípio, abranger o período indicado no anexo I, **secção 5**. O gestor de infraestrutura pode concordar com um período mais curto ou mais longo em casos específicos. Qualquer período superior ao período indicado no anexo I, **secção 5**, deve ser justificado pela necessidade de investimentos específicos por parte dos novos operadores ou pela natureza substancialmente inovadora do serviço.

Alteração 142
Proposta de regulamento
Artigo 31 – n.º 11

Texto da Comissão

11. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades da ENRRB, a Comissão **pode adotar** um ato de execução **em que defina** os procedimentos e os critérios a seguir para efeitos da aplicação uniformizada do presente artigo e do artigo 33.º. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Alteração

11. Com base na experiência das entidades reguladoras, das autoridades competentes e das empresas ferroviárias, e nas atividades da ENRRB, a Comissão **adota, até ... [24 meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento],** um ato de execução **para definir** os procedimentos e os critérios a seguir para efeitos da aplicação uniformizada do presente artigo e do artigo 33.º **e alterar o presente artigo e o artigo 33.º**. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Alteração 143
Proposta de regulamento
Artigo 32 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Em caso de conflito entre dois ou

Alteração

3. Em caso de conflito entre dois ou

mais pedidos de capacidade, os gestores de infraestrutura devem, em primeiro lugar, tentar resolver o conflito através do mecanismo de **consulta** consensual a que se refere o artigo 36.º.

mais pedidos de capacidade, ***ou caso os pedidos de capacidade não estejam em conformidade com o plano de oferta de capacidade***, os gestores de infraestrutura devem, em primeiro lugar, tentar resolver o conflito através do mecanismo de ***resolução*** consensual ***de conflitos*** a que se refere o artigo 36.º.

Alteração 144

Proposta de regulamento

Artigo 32 – n.º 5 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Nos termos do artigo 18.º e do artigo 20.º, o gestor de infraestrutura deve dar prioridade aos pedidos que sejam coerentes com a capacidade previamente planeada definida no plano de oferta de capacidade.

Consequentemente, o gestor de infraestrutura pode aceitar ou recusar pedidos que não sejam coerentes com o plano de oferta de capacidade.

Alteração

Nos termos do artigo 18.º e do artigo 20.º, o gestor de infraestrutura deve dar prioridade aos pedidos que sejam coerentes com a capacidade previamente planeada definida no plano de oferta de capacidade, ***desde que as partes interessadas operacionais tenham sido devidamente consultadas e que as suas comunicações de capacidade tenham sido tidas na máxima consideração.***

Alteração 145

Proposta de regulamento

Artigo 32 – n.º 5 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Ao aceitar pedidos não coerentes com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura deve procurar manter o equilíbrio geral entre os elementos do plano de oferta de capacidade enumerados no artigo 18.º, n.º 6.

Alteração

Ao aceitar pedidos não coerentes com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura deve procurar manter o equilíbrio geral entre os elementos do plano de oferta de capacidade enumerados no artigo 18.º, n.º 6, ***e o próprio pedido. Estes pedidos devem ser tidos em conta se houver capacidade livre suficiente sem restringir as necessidades de pedidos subsequentes.***

Alteração 146
Proposta de regulamento
Artigo 32 – n.º 5 – parágrafo 3

Texto da Comissão

Ao **recusar** pedidos incompatíveis com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura deve informar sem demora o candidato em causa da sua intenção de indeferir um pedido. O candidato tem o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora.

Alteração

Ao **tramitar** pedidos incompatíveis com o plano de oferta de capacidade, o gestor de infraestrutura deve **oferecer uma alternativa, precedida de uma consulta dos candidatos em causa se o calendário o permitir. Se não for possível oferecer uma alternativa quando um pedido é recusado, o gestor de infraestrutura deve** informar sem demora o candidato em causa da sua intenção de indeferir um pedido. O candidato tem o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora.

Alteração 147
Proposta de regulamento
Artigo 32 – n.º 8

Texto da Comissão

8. O gestor de infraestrutura deve considerar os pedidos apresentados após o prazo inicial e antes do termo do prazo fixado no anexo I, **ponto** 4. Nesses casos, os gestores de infraestrutura devem atribuir direitos de capacidade em conformidade com o anexo I, secção 4, ponto 2.

Alteração

8. O gestor de infraestrutura deve considerar os pedidos apresentados após o prazo inicial e antes do termo do prazo fixado no anexo I, **secção** 4. Nesses casos, os gestores de infraestrutura devem atribuir direitos de capacidade em conformidade com o anexo I, secção 4, ponto 2.

Alteração 148
Proposta de regulamento
Artigo 33 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade através do processo de planeamento contínuo de acordo com os prazos estabelecidos no anexo I, **ponto** 6. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem reservar capacidade no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

Alteração

1. Os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade através do processo de planeamento contínuo de acordo com os prazos estabelecidos no anexo I, **secção** 6. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem reservar capacidade no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

Alteração 149
Proposta de regulamento
Artigo 33 – n.º 2 – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Especificações de capacidade para todos os dias de circulação para além do período de vigência do horário de serviço, incluindo o primeiro dia constante do pedido, por um período máximo especificado no anexo I, **ponto 6**.

Alteração

b) Especificações de capacidade para todos os dias de circulação para além do período de vigência do horário de serviço, incluindo o primeiro dia constante do pedido, por um período máximo especificado no anexo I, **secção 6**.

Alteração 150
Proposta de regulamento
Artigo 33 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Sem prejuízo do disposto no artigo 18.º, os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade reservada para o processo de repartição do planeamento contínuo com base no princípio da repartição estabelecido no anexo I, **secção 5**, ponto 2.

Alteração

3. Sem prejuízo do disposto no artigo 18.º, os gestores de infraestrutura devem repartir a capacidade reservada para o processo de repartição do planeamento contínuo com base no princípio da repartição estabelecido no anexo I, **secção 6**, ponto 2.

Alteração 151
Proposta de regulamento
Artigo 33 – n.º 4

Texto da Comissão

4. De acordo com as regras e procedimentos estabelecidos no artigo 20.º, os gestores de infraestrutura ***podem recusar a atribuição de*** capacidade a pedidos de planeamento contínuo se os pedidos forem incompatíveis com o plano de oferta de capacidade adotado nos termos do artigo 18.º. ***A recusa deve ser comunicada sem demora ao candidato.*** O candidato tem o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora.

Alteração

4. De acordo com as regras e procedimentos estabelecidos no artigo 20.º, os gestores de infraestrutura ***devem envidar todos os esforços para oferecer*** capacidade ***alternativa*** a pedidos de planeamento contínuo se os pedidos forem incompatíveis com o plano de oferta de capacidade adotado nos termos do artigo 18.º. ***Se não for possível oferecer uma alternativa, o gestor de infraestrutura pode recusar-se a atribuir capacidade a esse pedido incompatível.*** O candidato tem o direito de apresentar queixa junto da entidade reguladora.

Alteração 152
Proposta de regulamento
Artigo 33 – n.º 5

Texto da Comissão

5. *Os gestores de infraestrutura devem informar a entidade reguladora de todos os pedidos de capacidade recebidos que não se enquadrem nos parâmetros da capacidade disponível definidos no plano de oferta de capacidade, independentemente de terem sido aceites ou recusados. Com base nestas informações, a entidade reguladora deve emitir uma opinião, pelo menos de dois em dois anos, em que pode recomendar ao gestor de infraestrutura que altere o modelo de capacidade.*

Alteração

5. **Suprimido**

Alteração 153
Proposta de regulamento
Artigo 36 – n.º 8

Texto da Comissão

8. A ENIM deve elaborar orientações sobre o mecanismo de resolução consensual de conflitos para pedidos de capacidade multirredes e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Alteração

8. ***Até... [24 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento] e após consultar a Plataforma Ferroviária Europeia,*** a ENIM deve elaborar orientações sobre o mecanismo de resolução consensual de conflitos para pedidos de capacidade multirredes e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Alteração 154
Proposta de regulamento
Artigo 36 – n.º 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

8-A. A Comissão deve, no prazo de [24 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento], adotar um ato de execução para estabelecer os pormenores

dos procedimentos e critérios a seguir para o mecanismo de resolução consensual de conflitos para pedidos de capacidade multirredes e que altere o n.º 8 do presente artigo. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3. Devem ser incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Alteração 155
Proposta de regulamento
Artigo 37 – n.º 2

Texto da Comissão

2. No contexto do **processo** formal de resolução de conflitos, os pedidos de direitos de capacidade multirredes devem ser tidos em conta na sua totalidade. Se, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 6, forem aplicáveis diferentes parâmetros nacionais, esses parâmetros devem ser utilizados para as respetivas secções.

Alteração

2. No contexto do **mecanismo** formal de resolução de conflitos, os pedidos de direitos de capacidade multirredes devem ser tidos em conta na sua totalidade. Se, em conformidade com o artigo 8.º, n.º 6, forem aplicáveis diferentes parâmetros nacionais, esses parâmetros devem ser utilizados para as respetivas secções.

Alteração 156
Proposta de regulamento
Artigo 37 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. A este respeito, a ENRRB deve elaborar orientações para facilitar a aplicação harmonizada do artigo 3.º.

Alteração 157
Proposta de regulamento
Artigo 39 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Em casos em que a capacidade está reservada mas não foi utilizada, aplica-se o pagamento de uma compensação em conformidade com o artigo 40.º.

Alteração 158
Proposta de regulamento
Artigo 39 – n.º 7 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O gestor de infraestrutura deve oferecer ao candidato direitos de capacidade alternativos nos prazos estabelecidos no anexo I, secção 8. Se *tal* não for *possível*, o gestor de infraestrutura deve prestar ao candidato as informações pertinentes que lhe permitam apresentar um novo pedido de capacidade de infraestrutura. Se aplicável, essas informações devem fazer referência ao plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º e aos planos de contingência a que se refere o artigo 19.º.

Alteração

O gestor de infraestrutura deve oferecer ao candidato direitos de capacidade alternativos nos prazos estabelecidos no anexo I, secção 8. Se não for *viável uma oferta alternativa em conformidade com o artigo 32.º, n.º 5, e o artigo 33.º, n.º 4*, o gestor de infraestrutura deve prestar ao candidato as informações pertinentes que lhe permitam apresentar um novo pedido de capacidade de infraestrutura. Se aplicável, essas informações devem fazer referência ao plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º e aos planos de contingência a que se refere o artigo 19.º.

Alteração 159
Proposta de regulamento
Artigo 39 – n.º 8 – parágrafo 1

Texto da Comissão

A ENIM deve elaborar e adotar procedimentos harmonizados para gerir as alterações dos direitos de capacidade após a atribuição e incluí-los no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Alteração

Até... [12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento], a ENIM deve elaborar e adotar procedimentos harmonizados para gerir as alterações dos direitos de capacidade após a atribuição e incluí-los no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Alteração 160
Proposta de regulamento
Artigo 39 – n.º 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

8-A. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º, a fim de estabelecer regras e procedimentos para gerir as alterações dos direitos de capacidade após a

atribuição e para alterar o n.º 8 do presente artigo. Os referidos atos delegados devem ser adotados até... [24 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento]. Devem ser incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Alteração 161
Proposta de regulamento
Artigo 40 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Após consulta da ENRRB, a ENIM deve definir as condições harmonizadas que dão lugar a compensação. Essas condições devem ter em conta as regras estabelecidas no artigo 39.º, n.ºs 4 e 8. A ENIM deve incluir essas especificações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. A ENRRB deve publicar um parecer sobre as condições definidas pela ENIM.

Alteração

3. Após consulta da ENRRB **e da Plataforma Ferroviária Europeia**, a ENIM deve, **até [12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento]**, definir as condições harmonizadas que dão lugar a compensação. Essas condições devem ter em conta as regras estabelecidas no artigo 39.º, n.ºs 4 e 8. A ENIM deve incluir essas especificações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º. A ENRRB deve publicar um parecer sobre as condições definidas pela ENIM.

Alteração 162
Proposta de regulamento
Artigo 40 – n.º 6

Texto da Comissão

6. As entidades reguladoras decidem sobre os litígios relacionados com o motivo da alteração de um direito de capacidade ou de **atraso** no pagamento da compensação, devendo tomar uma decisão sem demora, o mais tardar no prazo de um mês a contar da recolha de todas as informações necessárias para avaliar a causa da alteração. As entidades reguladoras devem informar e podem consultar a ENRRB sobre essas decisões. A ENRRB deve assegurar que essas decisões sejam coerentes e se baseiem em princípios geralmente reconhecidos.

Alteração

6. As entidades reguladoras decidem sobre os litígios relacionados com o motivo da alteração de um direito de capacidade ou de **atrasos** no pagamento da compensação, devendo tomar uma decisão sem demora, o mais tardar no prazo de um mês a contar da recolha de todas as informações necessárias para avaliar a causa da alteração. As entidades reguladoras devem informar e podem consultar a ENRRB sobre essas decisões. A ENRRB deve assegurar que essas decisões sejam coerentes e se baseiem em princípios geralmente reconhecidos.

Alteração 163
Proposta de regulamento
Artigo 40 – n.º 7

Texto da Comissão

7. A Comissão **pode** adotar atos **de execução que estabeleçam** as condições que dão origem ao pagamento de compensações, a classificação das alterações dos direitos de capacidade e as metodologias para estabelecer os níveis de compensação. Os referidos atos **de execução** devem ser adotados **pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3**.

Alteração

7. A Comissão **fica habilitada a** adotar atos **delegados em conformidade com o artigo 71.º para estabelecer** as condições que dão origem ao pagamento de compensações, a classificação das alterações dos direitos de capacidade e as metodologias para estabelecer os níveis de compensação **e para alterar o n.º 2 do presente artigo**. Os referidos atos **delegados** devem ser adotados **até... [24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento]** **Devem ser incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade**.

Alteração 164
Proposta de regulamento
Artigo 41 – n.º 2 – parágrafo 1

Texto da Comissão

A ENIM deve elaborar e adotar orientações para a gestão e repartição da capacidade de infraestrutura, em caso de perturbação da rede, de forma transparente e não discriminatória. Em especial, a ENIM deve prestar orientações sobre a aplicação do processo de repartição simultânea de capacidade e do princípio «primeiro a chegar, primeiro a ser servido».

Alteração

Até... [12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento], a ENIM deve elaborar e adotar orientações para a gestão e repartição da capacidade de infraestrutura, em caso de perturbação da rede, de forma transparente e não discriminatória. Em especial, a ENIM deve prestar orientações sobre a aplicação do processo de repartição simultânea de capacidade e do princípio «primeiro a chegar, primeiro a ser servido».

Alteração 165
Proposta de regulamento
Artigo 41 – n.º 2 – parágrafo 2

Texto da Comissão

Sempre que se aplique o processo de

Alteração

Sempre que se aplique o processo de

repartição simultânea, a ENIM deve prestar orientações sobre os procedimentos a aplicar, incluindo, se for caso disso, sobre a aplicação do **processo** de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º e o **processo** formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º. A ENIM deve incluir essas orientações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

repartição simultânea, a ENIM deve prestar orientações sobre os procedimentos a aplicar, incluindo, se for caso disso, sobre a aplicação do **mecanismo** de resolução consensual de conflitos a que se refere o artigo 36.º e o **mecanismo** formal de resolução de conflitos a que se refere o artigo 37.º. A ENIM deve incluir essas orientações no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º.

Alteração 166
Proposta de regulamento
Artigo 41 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Aquando da replanificação, os gestores de infraestrutura não podem alterar ou anular unilateralmente os direitos de capacidade existentes para efeitos de gestão de perturbações. No entanto, com base na experiência das entidades reguladoras, dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias e nas atividades da ENIM e da ENRRB, a Comissão **pode** adotar um ato **de execução que estabeleça** os critérios e procedimentos de replanificação, incluindo alterações unilaterais aos direitos de capacidade atribuídos pelos gestores de infraestrutura para efeitos de gestão de perturbações da rede. **O referido ato de execução deve ser adotado pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.**

Alteração

3. Aquando da replanificação, os gestores de infraestrutura não podem alterar ou anular unilateralmente os direitos de capacidade existentes para efeitos de gestão de perturbações. No entanto, com base na experiência das entidades reguladoras, dos gestores de infraestrutura e das empresas ferroviárias e nas atividades da ENIM e da ENRRB, a Comissão **fica habilitada a** adotar um ato **delegado em conformidade com o artigo 71.º para estabelecer** os critérios e procedimentos de replanificação, incluindo alterações unilaterais aos direitos de capacidade atribuídos pelos gestores de infraestrutura para efeitos de gestão de perturbações da rede, **e para alterar o n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos delegados devem ser adotados até... [24 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento]. Devem ser incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade.**

Alteração 167
Proposta de regulamento
Artigo 42 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. Os gestores de infraestrutura devem publicar e tornar livremente acessíveis as regras e os procedimentos especiais a que se refere o n.º 2, bem como notificar a Comissão sobre estes.

Alteração 168
Proposta de regulamento
Artigo 43 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. Os gestores de infraestrutura devem estabelecer regras e procedimentos para gerir os desvios da circulação dos comboios em relação ao horário de serviço. Essas regras e procedimentos deve ser publicados nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE e abranger a gestão do tráfego nas situações previstas no artigo 42.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), do presente regulamento.

1. **Até... [18 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento],** os gestores de infraestrutura devem estabelecer regras e procedimentos para gerir os desvios da circulação dos comboios em relação ao horário de serviço. Essas regras e procedimentos deve ser publicados nas especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE e abranger a gestão do tráfego nas situações previstas no artigo 42.º, n.º 1, alíneas a), b) e c), do presente regulamento.

Alteração 169
Proposta de regulamento
Artigo 43 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. As regras e procedimentos a que se refere o n.º 1 devem ter por objetivo a minimização do impacto global dos desvios em relação ao horário no tráfego ferroviário, tendo em conta as necessidades de todos os tipos de transporte. Os **princípios** podem envolver regras de prioridade para a gestão entre os diferentes tipos de tráfego e os procedimentos,

2. As regras e procedimentos a que se refere o n.º 1 devem ter por objetivo a minimização do impacto global dos desvios em relação ao horário no tráfego ferroviário, tendo em conta as necessidades de todos os tipos de transporte. **As regras e os procedimentos** podem envolver regras de prioridade para a gestão entre os diferentes tipos de tráfego e os

critérios e objetivos específicos a aplicar dentro de uma abordagem de otimização de uma função específica, como a minimização dos minutos de atraso ou do tempo necessário para restabelecer a normalidade das operações, e não regras explícitas de prioridade.

procedimentos, critérios e objetivos específicos a aplicar dentro de uma abordagem de otimização de uma função específica, como a minimização dos minutos de atraso ou do tempo necessário para restabelecer a normalidade das operações, e não regras explícitas de prioridade.

Alteração 170

Proposta de regulamento

Artigo 43 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor de infraestrutura toma todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da normalidade. Para tal, deve aplicar um plano de contingência em conformidade com o artigo 19.º. Em caso de perturbação com potencial impacto no tráfego transfronteiriço, os gestores de infraestrutura em causa devem cooperar entre si para restabelecer a normalidade do tráfego transfronteiriço, em conformidade com o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.

Alteração

3. Em caso de perturbações da circulação ferroviária resultantes de falhas técnicas ou de acidentes, o gestor de infraestrutura toma, ***sem demora***, todas as medidas necessárias para assegurar o restabelecimento da normalidade. Para tal, deve aplicar um plano de contingência em conformidade com o artigo 19.º. Em caso de perturbação com potencial impacto no tráfego transfronteiriço, os gestores de infraestrutura em causa devem cooperar entre si para restabelecer a normalidade do tráfego transfronteiriço, em conformidade com o quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego, de perturbações e de crises a que se refere o artigo 44.º.

Alteração 171

Proposta de regulamento

Artigo 43 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Os desvios só devem ser permitidos em casos devidamente justificados e devem ser aprovados pela entidade reguladora nacional.

Alteração 172
Proposta de regulamento
Artigo 43 – n.º 5 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Em caso de força maior e de absoluta necessidade motivada por um incidente que torne a infraestrutura temporariamente inutilizável, os direitos de capacidade atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso pelo período de tempo necessário para a reparação do sistema.

Alteração

Em caso de força maior e de absoluta necessidade motivada por um incidente que torne a infraestrutura temporariamente inutilizável, os direitos de capacidade atribuídos podem ser retirados sem pré-aviso pelo período de tempo necessário para a reparação do sistema, ***envidando ao mesmo tempos todos os esforços para fornecer alternativas possíveis.***

Alteração 173
Proposta de regulamento
Artigo 43 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. Em caso de retirada de capacidade, os gestores de infraestrutura devem informar atempadamente as empresas ferroviárias sobre a sua gestão do tempo, os progressos das reparações e possíveis alternativas à sua capacidade atribuída.

Alteração 174
Proposta de regulamento
Artigo 43 – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

6-A. A Comissão deve adotar, até [24 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento], atos de execução para estabelecer as regras e os procedimentos de gestão dos desvios da circulação dos comboios em relação ao horário de serviço e para alterar o n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3.

Alteração 175
Proposta de regulamento
Artigo 44 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

A ENIM deve desenvolver o quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises em cooperação com as partes interessadas operacionais e outras partes interessadas, através do processo de consulta referido no artigo 54.º, tendo em conta o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, criada no âmbito do título IV do Regulamento (UE) **2012/2085**.

Alteração

A ENIM deve desenvolver o quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises em cooperação com as partes interessadas operacionais e outras partes interessadas, através do processo de consulta referido no artigo 54.º, tendo em conta o trabalho da Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu, criada no âmbito do título IV do Regulamento (UE) **2021/2085**.

Alteração 176
Proposta de regulamento
Artigo 44 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises deve conter orientações para a coordenação entre os gestores de infraestrutura, as empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais.

Alteração

2. O quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises deve conter orientações para a coordenação entre os gestores de infraestrutura, as empresas ferroviárias e outras partes interessadas operacionais, ***incluindo a ENRRB***.

Alteração 177
Proposta de regulamento
Artigo 44 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Tendo em conta o quadro adotado pela ENIM em conformidade com o n.º 1, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para estabelecer os pormenores da coordenação da gestão do tráfego

transfronteiriço, da gestão de perturbações e da gestão de crises e para alterar o n.º 2 do presente artigo. Os referidos atos delegados devem ser adotados até... [24 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento].

Alteração 178
Proposta de regulamento
Artigo 46 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Se o incidente tiver ou for suscetível de ter impacto em mais do que uma rede, o gestor **de** infraestrutura em que ocorreu o incidente deve declarar uma perturbação multirredes e coordenar as ações em conformidade com os artigos 44.º, 45.º e 53.º.

Alteração

2. Se o incidente tiver ou for suscetível de ter impacto em mais do que uma rede, o gestor **da** infraestrutura em que ocorreu o incidente deve declarar uma perturbação multirredes e coordenar as ações em conformidade com os artigos 44.º, 45.º e 53.º.

Alteração 179
Proposta de regulamento
Artigo 46 – n.º 3

Texto da Comissão

3. A ENIM deve definir um método harmonizado para estimar a duração e o impacto prováveis das perturbações da rede e incluí-lo no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego e de crises a que se refere o artigo 44.º.

Alteração

3. A ENIM deve definir um método harmonizado para estimar a duração e o impacto prováveis das perturbações da rede e incluí-lo no quadro europeu para a coordenação da gestão do tráfego, **da gestão de perturbações e da gestão de crises** a que se refere o artigo 44.º.

Alteração 180
Proposta de regulamento
Artigo 46 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. Em caso de interrupção parcial ou total dos serviços causada por perturbações na operação do comboio devido a uma falha técnica, a um

incidente ou a um acidente numa linha transfronteiriça com uma duração superior a 15 dias, os gestores de infraestrutura afetados devem, no prazo de 30 dias a contar da ocorrência, elaborar um relatório de incidente. O relatório de incidente deve incluir, pelo menos:

a) Informações sobre todas as medidas operacionais tomadas para assegurar rotas alternativas;

b) Informações sobre todas as ações empreendidas para restabelecer os serviços regulares na linha interrompida.

O relatório deve ser disponibilizado ao público e regularmente atualizado até que a interrupção esteja terminada.

A ERA pode formular recomendações sobre medidas reforçadas para fazer face às perturbações e às restrições de capacidade de tráfego causadas pelo acidente.

Alteração 181

Proposta de regulamento

Artigo 47 – n.º 1 – parágrafo 2

Texto da Comissão

O Estado-Membro em causa deve assegurar que as medidas de emergência respeitem, na medida do possível, os princípios relativos à gestão da capacidade e do tráfego estabelecidos no presente regulamento e que utilizem os planos existentes elaborados em conformidade com o artigo 19.º, devendo coordenar essas medidas de emergência com outros Estados-Membros.

Alteração

(Não se aplica à versão portuguesa.)

Alteração 182
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Em conformidade com o artigo 7.º-F, alínea d), da Diretiva 2012/34/UE, a ENIM deve acompanhar e proceder a uma avaliação comparativa do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária tendo em conta os objetivos ***gerais estabelecidos no artigo 2.º do presente regulamento. Os gestores de infraestrutura ferroviária devem igualmente acompanhar o desempenho dos serviços de transporte ferroviário.***

Alteração

1. ***A Comissão adota os objetivos de desempenho da União para os domínios de desempenho estabelecidos no anexo VII. Os objetivos devem estar em conformidade com as metas da transição modal e ser atualizados regularmente.*** Em conformidade com o artigo 7.º-F, alínea d), da Diretiva 2012/34/UE, a ENIM, ***com o apoio dos gestores de infraestrutura ferroviária,*** deve acompanhar e proceder a uma avaliação comparativa do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária ***e dos serviços de transporte ferroviário,*** tendo em conta os objetivos ***de desempenho da União e dos gestores de infraestrutura. A ENIM deve informar periodicamente o órgão de análise do desempenho e a Comissão.***

Alteração 183
Proposta de regulamento
Artigo 49 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem estabelecer os seus próprios objetivos de desempenho no plano a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, tendo em conta os objetivos estabelecidos nos acordos contratuais a que se refere o artigo 30.º da mesma diretiva. Devem adotar e aplicar procedimentos para acompanhar e comunicar os progressos realizados na consecução dos objetivos, identificar as causas das deficiências de desempenho junto das partes interessadas operacionais e elaborar e aplicar medidas corretivas para melhorar o desempenho. Estes procedimentos devem ter em conta o quadro europeu para a análise do

Alteração

2. Para o efeito, os gestores de infraestrutura devem estabelecer os seus próprios objetivos de desempenho no plano a que se refere o artigo 8.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, tendo em conta os objetivos estabelecidos nos acordos contratuais a que se refere o artigo 30.º da mesma diretiva. ***Os gestores de infraestrutura devem consultar os organismos nacionais e europeus competentes, a fim de assegurar a coerência desses objetivos com os objetivos de desempenho da União.*** Devem adotar e aplicar procedimentos para acompanhar e comunicar os progressos realizados na consecução dos objetivos, identificar as causas das deficiências de

desempenho a que se refere o artigo 50.º do presente regulamento. Os gestores de infraestrutura devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a análise do desempenho.

desempenho junto das partes interessadas operacionais e elaborar e aplicar medidas corretivas para melhorar o desempenho. Estes procedimentos devem ter em conta o quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º do presente regulamento. Os gestores de infraestrutura devem explicar nas especificações da rede o motivo de qualquer desvio em relação aos procedimentos comuns estabelecidos no quadro europeu para a análise do desempenho. ***Os desvios só devem ser permitidos em casos devidamente justificados e devem ser aprovados pela entidade reguladora nacional.***

Alteração 184
Proposta de regulamento
Artigo 50 – n.º 1

Texto da Comissão

1. A ENIM deve criar e aplicar, até [12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], um quadro europeu para a análise do desempenho. Este quadro deve ter em conta, em especial, os princípios definidos no artigo 2.º, n.º 3, no artigo 8.º, n.º 4, e no artigo 42.º, n.º 3, bem como os requisitos operacionais, os objetivos de desempenho e os valores-alvo estabelecidos no [artigo 18.º do novo Regulamento RTE-T].

Alteração

1. A ***ERA, com o apoio da*** ENIM, deve criar e aplicar, até [12 meses a ***contar da*** entrada em vigor do presente regulamento], um quadro europeu para a análise do desempenho. Este quadro deve ter em conta, em especial, os princípios definidos no artigo 2.º, n.º 3, no artigo 8.º, n.º 4, e no artigo 42.º, n.º 3, bem como os requisitos operacionais, os objetivos de desempenho e os valores-alvo estabelecidos no [artigo 19.º do novo Regulamento RTE-T].

Alteração 185
Proposta de regulamento
Artigo 50 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. A ENRRB deve adotar uma recomendação sobre o quadro europeu para a análise do desempenho até [seis meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento]. Ao criar e executar o quadro europeu para a análise

do desempenho, a ERA deve ter em conta a recomendação da ENRRB.

Alteração 186
Proposta de regulamento
Artigo 50 – n.º 5

Texto da Comissão

5. A Comissão *pode* adotar atos de execução ***que estabeleçam*** regras pormenorizadas sobre os elementos referidos no n.º 2, alíneas b) a d), pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 72.º, n.º 2, para o que deve ***ter em conta o trabalho realizado pela ENIM em conformidade com o n.º 3 e eventuais recomendações do*** órgão de análise do desempenho.

Alteração

5. A Comissão ***deve*** adotar, ***até [24 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento],*** atos de execução ***para estabelecer condições uniformes para a aplicação dos elementos a que se refere o n.º 2 do presente artigo até... [36 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento], incluindo*** regras pormenorizadas sobre os elementos referidos no n.º 2, alíneas b) a d), ***e os objetivos de desempenho. Os referidos atos de execução devem ser adotados*** pelo procedimento consultivo a que se refere o artigo 72.º, n.º 2, para o que deve ***consultar a ENIM, a Plataforma Ferroviária Europeia, a ENRRB, o*** órgão de análise do desempenho, ***a ERA e a Empresa Comum Setor Ferroviário Europeu.***

Alteração 187
Proposta de regulamento
Artigo 51 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 15.º da Diretiva 2012/34/UE e no artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/1100 da Comissão¹³, a ENIM deve elaborar e publicar, até [24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], um relatório europeu de análise do desempenho com base no quadro europeu para a análise do desempenho referido no artigo 50.º do presente regulamento e ***publicá-lo*** anualmente.

Alteração

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 15.º da Diretiva 2012/34/UE e no artigo 3.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/1100²³ da Comissão, a ENIM deve elaborar e publicar, até [24 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], um ***projeto de*** relatório europeu de análise do desempenho com base no quadro europeu para a análise do desempenho referido no artigo 50.º do presente regulamento e ***atualizá-lo*** anualmente. ***Com base nesse relatório, a ERA deve apoiar a Comissão no***

acompanhamento e na comunicação dos progressos realizados no que respeita aos objetivos da União para o transporte ferroviário, incluindo as previsões de crescimento do tráfego ferroviário previstas para 2030 e 2050. O projeto de relatório europeu de análise do desempenho deve ser enviado ao órgão de análise do desempenho.

¹³ Regulamento de Execução (UE) 2015/1100 da Comissão, de 7 de julho de 2015, relativo às obrigações de prestação de informações que incumbem aos Estados-Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário (JO L 181 de 9.7.2015, p. 1).

²³ Regulamento de Execução (UE) 2015/1100 da Comissão, de 7 de julho de 2015, relativo às obrigações de prestação de informações que incumbem aos Estados-Membros no âmbito do acompanhamento do mercado ferroviário (JO L 181 de 9.7.2015, p. 1).

Alteração 188
Proposta de regulamento
Artigo 51 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O órgão de análise do desempenho deve elaborar *uma secção autónoma do* relatório que apresente a sua avaliação do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário, recomendações sobre problemas de desempenho *a resolver com carácter de prioridade e recomendações sobre* medidas destinadas a melhorar o desempenho.

Alteração

2. O órgão de análise do desempenho deve elaborar *e adotar o* relatório *europeu de análise do desempenho*, que apresente a sua avaliação do desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário, *as divergências levantadas e as* recomendações sobre problemas de desempenho, *incluindo* medidas destinadas a melhorar o desempenho, *o relatório deve ser incluído no próximo programa, em conformidade com o artigo 55.º, n.º 8.*

Alteração 189
Proposta de regulamento
Artigo 51 – n.º 3

Texto da Comissão

3. O relatório de análise do desempenho deve abranger, pelo menos, as linhas incluídas *nos corredores europeus de*

Alteração

3. O relatório *europeu* de análise do desempenho deve abranger, pelo menos, as linhas incluídas *no espaço ferroviário*

transporte referidos no Regulamento [novo Regulamento RTE-T] e incluir as informações exigidas pelo [artigo 53.º, n.º 3, alínea g)] do mesmo. As informações apresentadas devem ser suficientemente pormenorizadas em termos de âmbito geográfico e abranger um período de tempo suficientemente longo para permitir interpretações relevantes.

européu único e incluir as informações exigidas pelo artigo 54.º, n.º 3, alínea g), do Regulamento (UE) 2024/... [novo Regulamento RTE-T]. As informações apresentadas devem ser suficientemente pormenorizadas em termos de âmbito geográfico e abranger um período de tempo suficientemente longo para permitir interpretações relevantes.

Alteração 190
Proposta de regulamento
Artigo 51 – n.º 4

Texto da Comissão

4. O relatório de análise do desempenho deve incluir uma secção específica sobre o desempenho da coordenação entre gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 53.º, e sobre o mecanismo de consulta a que se refere o artigo 54.º do presente regulamento.

Alteração

4. O relatório **européu** de análise do desempenho deve incluir uma secção específica sobre o desempenho da coordenação entre gestores de infraestrutura, em conformidade com o artigo 53.º, e sobre o mecanismo de consulta a que se refere o artigo 54.º do presente regulamento.

Alteração 191
Proposta de regulamento
Artigo 51 – n.º 4-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

4-A. O relatório europeu de análise do desempenho deve conter uma secção separada sobre a execução dos processos introduzidos pela ENIM. Deve, além disso, conter uma análise dos progressos alcançados na execução em vários Estados-Membros, incluindo relatórios sobre as isenções e as recomendações nacionais para maior harmonização.

Alteração 192
Proposta de regulamento
Artigo 52 – n.º 1

Texto da Comissão

1. *Em conformidade com o procedimento a que se refere o artigo 73.º, n.º 3, a Comissão pode criar ou designar um órgão imparcial e competente para atuar como órgão de análise do desempenho.*

Alteração

1. *Até... [seis meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento], deve ser criado um órgão de análise do desempenho imparcial, competente e autónomo. Os seus membros devem ser nomeados com base no mérito e para assegurar uma combinação de competências e experiência relevantes para a gestão da capacidade ferroviária.*

Os membros do órgão de análise do desempenho são nomeados pela Comissão através de um procedimento de convite à participação de peritos. A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados em conformidade com o artigo 71.º para estabelecer os pormenores da organização, da governação e do financiamento do órgão de análise do desempenho. O referido ato delegado deve ser adotado até... [12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento].

Ao desempenhar as funções que lhe são conferidas em virtude do presente regulamento, o órgão de análise do desempenho deve agir com independência e não solicitar nem seguir instruções de qualquer governo de um Estado-Membro, da Comissão, da ERA ou de qualquer outra entidade pública ou privada.

Alteração 193
Proposta de regulamento
Artigo 52 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O órgão de análise do desempenho presta aconselhamento à Comissão e aos coordenadores europeus sobre questões relacionadas com o desempenho dos

Alteração

2. O órgão de análise do desempenho presta aconselhamento à Comissão, à ERA, à ENIM e aos coordenadores europeus sobre questões relacionadas com o

serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário, a pedido da Comissão ou dos coordenadores europeus.

desempenho dos serviços de infraestrutura ferroviária e dos serviços de transporte ferroviário, a pedido da Comissão, **da ERA** ou dos coordenadores europeus.

Alteração 194

Proposta de regulamento

Artigo 52 – n.º 3 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Formular recomendações à ENIM no que diz respeito à criação e revisão do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º, nomeadamente sobre domínios de desempenho, problemas de desempenho a resolver em cada um dos domínios de desempenho e a harmonização de metodologias, processos, critérios e definições para a recolha e análise de dados relacionados com o desempenho e com indicadores de desempenho;

Alteração

a) Formular recomendações **à Comissão e** à ENIM no que diz respeito à criação e revisão do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º, nomeadamente sobre domínios de desempenho, problemas de desempenho a resolver em cada um dos domínios de desempenho e a harmonização de metodologias, processos, critérios e definições para a recolha e análise de dados relacionados com o desempenho e com indicadores de desempenho;

Alteração 195

Proposta de regulamento

Artigo 52 – n.º 3 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Formular recomendações à ENIM, à ENRRB, aos gestores de infraestrutura, aos candidatos, às entidades reguladoras, às autoridades dos Estados-Membros e, se for caso disso, a outras partes interessadas relativas a medidas corretivas em matéria de gestão da capacidade, de gestão do tráfego, de gestão de perturbações e de gestão de crises;

Alteração

b) Formular recomendações à ENIM, **à ERA**, à ENRRB, aos gestores de infraestrutura, aos candidatos, às entidades reguladoras, às autoridades dos Estados-Membros e, se for caso disso, a outras partes interessadas relativas a medidas corretivas em matéria de gestão da capacidade, de gestão do tráfego, de gestão de perturbações e de gestão de crises;

Alteração 196
Proposta de regulamento
Artigo 52 – n.º 3 – alínea c)

Texto da Comissão

c) Analisar os resultados do projeto de relatório europeu da análise do desempenho e preparar **a secção autónoma** a que se refere o artigo 51.º, n.º 2;

Alteração

c) Analisar os resultados do projeto de relatório europeu da análise do desempenho e preparar **o relatório** a que se refere o artigo 51.º, n.º 2;

Alteração 197
Proposta de regulamento
Artigo 52 – n.º 5

Texto da Comissão

5. A ENIM, o coordenador da rede, os gestores de infraestrutura, as entidades reguladoras, a ENRRB e, se for caso disso, outras partes interessadas devem cooperar com o órgão de análise do desempenho, nomeadamente prestando informações relacionadas com o desempenho, **por sua própria iniciativa ou a pedido do órgão**, e envidar todos os esforços para ter em conta as suas recomendações no seu trabalho sobre a gestão do desempenho ferroviário.

Alteração

5. A ENIM, o coordenador da rede, os gestores de infraestrutura, as entidades reguladoras, a ENRRB e, se for caso disso, outras partes interessadas devem cooperar com o órgão de análise do desempenho, nomeadamente prestando informações relacionadas com o desempenho, e envidar todos os esforços para ter em conta as suas recomendações no seu trabalho sobre a gestão do desempenho ferroviário.

Alteração 198
Proposta de regulamento
Artigo 53 – n.º 3 – parágrafo 1

Texto da Comissão

A coordenação deve **abranjer todas** as linhas e nós que fazem parte dos corredores europeus de transporte estabelecidos no artigo 7.º e no anexo III do [novo Regulamento RTE-T].

Alteração

A coordenação deve **ser reforçada sobretudo para** as linhas e **os** nós que fazem parte dos corredores europeus de transporte estabelecidos no artigo 7.º e no anexo III do [novo Regulamento RTE-T].

Alteração 199
Proposta de regulamento
Artigo 53 – n.º 3 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Os Estados-Membros e as autoridades de serviço público podem alargar a cobertura a outras linhas.

Alteração 200
Proposta de regulamento
Artigo 54 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A ENIM deve elaborar, adotar e aplicar orientações para assegurar a consulta adequada e regular das partes interessadas e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, no quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises a que se refere o artigo 44.º e no quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º. O ***processo*** deve ser desenvolvido e executado com o apoio do coordenador da rede e com a participação dos pontos focais designados pelos gestores de infraestrutura a que se refere o artigo 60.º.

1. A ENIM deve, ***até... [12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento]***, elaborar, adotar e aplicar orientações para assegurar a consulta adequada e regular das partes interessadas, ***nomeadamente representantes da ERA e dos Estados-Membros, bem como dos organismos representativos a que se refere o artigo 38.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2016/796,*** e incluí-las no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º, no quadro europeu para a coordenação transfronteiriça da gestão do tráfego, da gestão de perturbações e da gestão de crises a que se refere o artigo 44.º e no quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º. O ***mecanismo*** deve ser desenvolvido e executado com o apoio do coordenador da rede e com a participação dos pontos focais designados pelos gestores de infraestrutura a que se refere o artigo 60.º.

Alteração 201
Proposta de regulamento
Artigo 54 – n.º 2

Texto da Comissão

2. Sempre que adotar um parecer ou uma recomendação suscetível de ter impacto nas empresas ferroviárias, noutros candidatos, noutras partes interessadas operacionais e noutros intervenientes, a ENIM deve publicar um projeto desse parecer ou recomendação para consulta das partes interessadas. Deve ser concedido às partes interessadas um prazo adequado para se pronunciarem sobre esse projeto de decisão. As autoridades dos Estados-Membros devem ser envolvidas sempre que necessário.

Alteração

2. Sempre que adotar um parecer ou uma recomendação suscetível de ter impacto nas empresas ferroviárias, noutros candidatos, noutras partes interessadas operacionais e noutros intervenientes, ***nomeadamente representantes da ERA e dos Estados-Membros, bem como dos organismos representativos a que se refere o artigo 38.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2016/796***, a ENIM deve publicar um projeto desse parecer ou recomendação para consulta das partes interessadas. Deve ser concedido às partes interessadas um prazo adequado para se pronunciarem sobre esse projeto de decisão. As autoridades dos Estados-Membros devem ser envolvidas sempre que necessário. ***Sempre que tomar uma decisão suscetível de ter impacto na Plataforma Ferroviária Europeia, a ENIM deve consultar os respetivos grupos consultivos.***

Alteração 202
Proposta de regulamento
Artigo 54 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Ao adotar o parecer ou recomendação final, a ENIM deve ter em conta as observações das partes interessadas nos termos do n.º 2. Sempre que não tenha em conta elementos significativos das observações apresentadas, a ENIM deve fundamentar essa omissão.

Alteração

3. *(Não se aplica à versão portuguesa.)*

Alteração 203
Proposta de regulamento
Artigo 54 – n.º 3-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-A. Em caso de pontos de vista divergentes entre a ENIM e os órgãos consultivos, estes últimos devem informar a ENRRB. A ENRRB deve ter em conta essas divergências no seu relatório europeu de análise do desempenho a que se refere o artigo 51.º.

Alteração 204
Proposta de regulamento
Artigo 54 – n.º 3-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

3-B. A Comissão deve adotar, até... [24 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento], atos de execução para estabelecer condições uniformes para assegurar a consulta adequada e regular das partes interessadas e para alterar o n.º 1 do presente artigo. Os referidos atos de execução devem ser adotados pelo procedimento de exame a que se refere o artigo 72.º, n.º 3. Devem ser incluídos no quadro europeu para a gestão da capacidade.

Alteração 205
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. Todos os gestores de infraestrutura ferroviária ***responsáveis pelas linhas que fazem parte da rede principal e da rede principal alargada da RTE-T, a que se refere o [artigo 6.º e o anexo I do novo Regulamento RTE-T],*** são membros da ENIM. Devem designar um representante e um representante suplente.

2. Todos os gestores de infraestrutura ferroviária ***do espaço ferroviário europeu único*** são membros da ENIM. Devem designar um representante e um representante suplente.

Alteração 206
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 7

Texto da Comissão

7. A Comissão ***é membro*** da ENIM sem direito de voto. ***Apoia*** o trabalho da rede e ***facilita*** a coordenação.

Alteração

7. A Comissão ***e a ERA são membros*** da ENIM sem direito de voto. ***Apoiam*** o trabalho da rede e ***facilitam*** a coordenação.

Alteração 207
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 8

Texto da Comissão

8. A ENIM define o seu programa de trabalho, que deve abranger, pelo menos, um período de dois anos. A ENIM deve consultar os candidatos e outras partes interessadas operacionais através do mecanismo de consulta referido no artigo 54.º sobre o projeto de programa de trabalho. Além disso, deve consultar a Comissão Europeia, a Agência Ferroviária da União Europeia e a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e, se for caso disso, outras partes interessadas.

Alteração

8. A ENIM define o seu programa de trabalho, que deve abranger, pelo menos, um período de dois anos. A ENIM deve consultar ***a Plataforma Ferroviária Europeia, os grupos consultivos estabelecidos no artigo 55.º-A***, os candidatos e outras partes interessadas operacionais através do mecanismo de consulta referido no artigo 54.º sobre o projeto de programa de trabalho. Além disso, deve consultar a Comissão Europeia, a Agência Ferroviária da União Europeia e a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e, se for caso disso, outras partes interessadas.

Alteração 208
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

8-A. No desenvolvimento dos quadros europeus para a gestão da capacidade, a gestão do tráfego e a gestão do desempenho, a ENIM deve consultar a Plataforma Ferroviária Europeia.

Alteração 209
Proposta de regulamento
Artigo 55 – n.º 8-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

8-B. Os gestores de infraestrutura ferroviária e os organismos de repartição de países terceiros responsáveis por linhas da rede transeuropeia de transportes devem ser autorizados a aderir à ENIM como observadores.

Alteração 210
Proposta de regulamento
Artigo 55-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 55.º-A (novo)

Plataforma Ferroviária Europeia

- 1. É criada a Plataforma Ferroviária Europeia enquanto órgão consultivo da ENIM.**
- 2. A Plataforma Ferroviária Europeia é composta por representantes das empresas ferroviárias que utilizam a infraestrutura ferroviária europeia. A Plataforma Ferroviária Europeia pode também incluir, como membro, qualquer candidato que utilize a infraestrutura ferroviária europeia a título individual ou através de associações, operadores de instalações de serviço e terminais, partes interessadas na capacidade multimodal, como portos marítimos e fluviais, e proprietários de outras instalações de serviço relacionadas com o transporte ferroviário. Cada membro nomeia um representante e um suplente. A Comissão e a ERA devem ser também nomeadas observadoras no seio da Plataforma Ferroviária Europeia. O setor ferroviário pode ser convidado a participar em grupos consultivos e debates, a fim de permitir uma melhor informação e preparação.**

3. A Comissão presta assistência à Plataforma Ferroviária Europeia, estabelecendo as respetivas modalidades de funcionamento, nomeadamente as condições de admissão à plataforma de representantes das categorias referidas no n.º 2.

4. Após consulta e aprovação pela Comissão, a Plataforma Ferroviária Europeia adota e publica o seu regulamento interno, de acordo com o qual deve organizar as suas atividades. O regulamento interno da Plataforma Ferroviária Europeia estabelece, nomeadamente, a frequência das reuniões e a organização das suas atividades. A Plataforma Ferroviária Europeia pode organizar as suas atividades em subgrupos, agrupando os tipos de partes interessadas e os agrupamentos regionais.

5. A ENIM deve consultar a Plataforma Ferroviária Europeia antes de preparar e adotar os quadros europeus para a gestão da capacidade, a gestão do tráfego e a gestão do desempenho. A Plataforma Ferroviária Europeia pode emitir os seus próprios pareceres, que devem ser tidos em conta pela ENIM. A Plataforma Ferroviária Europeia pode, além disso, emitir pareceres por iniciativa própria dirigidos à ERA e/ou à Comissão.

6. As consultas realizadas ao abrigo do presente artigo não prejudicam o direito de os requerentes recorrerem das decisões da ENIM.

7. A Plataforma Ferroviária Europeia deve dirigir à ERA e à Comissão um relatório anual das suas atividades. O referido relatório deve ser publicado.

Alteração 211
Proposta de regulamento
Artigo 57 – n.º 2

Texto da Comissão

2. A ENIM deve convidar a Comissão,

Alteração

2. A ENIM deve convidar a Comissão,

incluindo os coordenadores europeus e, se for caso disso, representantes dos Estados-Membros, a participar nas suas reuniões com vista a debater questões relacionadas com o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e a assegurar a cooperação com os coordenadores europeus, conforme enunciado no [novo Regulamento RTE-T]. A ENIM deve prestar as informações exigidas nos termos do [artigo 53.º, terceiro parágrafo, do novo Regulamento RTE-T].

incluindo os coordenadores europeus, *a Plataforma Ferroviária Europeia* e, se for caso disso, representantes *da ERA* e dos Estados-Membros, *bem como os organismos representativos a que se refere o artigo 38.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2016/796*, a participar nas suas reuniões com vista a debater questões relacionadas com o desenvolvimento da infraestrutura ferroviária e a assegurar a cooperação com os coordenadores europeus, conforme enunciado no [novo Regulamento RTE-T]. A ENIM deve prestar as informações exigidas nos termos do [artigo 53.º, terceiro parágrafo, do novo Regulamento RTE-T].

Alteração 212
Proposta de regulamento
Artigo 57-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 57.º-A (novo)

Responsabilidades da ERA

1. Para além das funções previstas no Regulamento (UE) 2016/796, a ERA é responsável por todas as tarefas que lhe são atribuídas pelo presente regulamento. Cabe-lhe especificamente:

- a) Prestar apoio, a pedido da Comissão, na preparação dos atos delegados e de execução específicos previstos no presente regulamento;***
- b) Coordenar, enquanto autoridade do sistema, nos termos do artigo 23.º do Regulamento (UE) 2016/796, as funções definidas no artigo 62.º do presente regulamento;***
- c) Desempenhar as funções definidas no artigo 50.º do presente regulamento;***
- d) Prestar apoio, mediante pedido, às entidades reguladoras na identificação de regras, procedimentos e instrumentos abrangidos pelo âmbito de aplicação do presente regulamento;***

e) Identificar obstáculos aos serviços ferroviários multirredes.

2. No exercício das suas funções, a Agência deve:

a) Elaborar as suas recomendações com base no trabalho da ENIM e do coordenador da rede;

b) Ter em conta, se for caso disso, o progresso técnico e os trabalhos de investigação reconhecidos;

c) Ter em conta os custos e os benefícios estimados das suas recomendações e sublinhar as soluções mais viáveis;

d) Cumprir os critérios de abertura, consenso e transparência, tal como definidos no anexo II do Regulamento (UE) n.º 1025/2012.

3. O montante dos recursos financeiros destinados à execução das tarefas da ERA no quadro do presente regulamento deve ser retirado das margens não afetadas dentro dos limites máximos do QFP ou mobilizado através dos instrumentos especiais não temáticos do QFP.

Alteração 213

Proposta de regulamento

Artigo 58 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Os gestores de infraestrutura devem dotar a ENIM dos recursos necessários ao desempenho das suas funções. Para o efeito, ***devem*** nomear, até [12 meses após a entrada em vigor do presente regulamento], uma entidade imparcial e competente para desempenhar as funções referidas no artigo 59.º. Essa entidade será designada como coordenador da rede.

Alteração

Os gestores de infraestrutura devem dotar a ENIM dos recursos necessários ao desempenho das suas funções. Para o efeito, ***a Comissão deve, após consulta aos Estados-Membros e à ENIM,*** nomear, até [seis meses a ***contar da*** entrada em vigor do presente regulamento], uma entidade imparcial e competente para desempenhar as funções referidas no artigo 59.º. Essa entidade será designada como coordenador da rede. ***A ENIM pode decidir alterar a entidade nomeada como coordenador da rede, com o consentimento da Comissão.***

Alteração 214
Proposta de regulamento
Artigo 58 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O coordenador da rede deve desempenhar as suas funções de forma imparcial e eficaz em termos de custos, atuando em nome da ENIM. Para o efeito, deve apresentar à ENIM o seu programa de trabalho anual relativo às funções definidas no presente regulamento, bem como um relatório anual sobre a execução do programa de trabalho.

Alteração

2. O coordenador da rede deve desempenhar as suas funções de forma imparcial e eficaz em termos de custos, atuando em nome da ENIM **e da Comissão**. Para o efeito, deve apresentar à ENIM **e à Comissão** o seu programa de trabalho anual relativo às funções definidas no presente regulamento, bem como um relatório anual sobre a execução do programa de trabalho.

Alteração 215
Proposta de regulamento
Artigo 59 – parágrafo 1 – alínea g-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

g-A) Fornecer serviços empresa a empresa, novos e já existentes, aos gestores de infraestrutura e às empresas ferroviárias, a fim de melhorar os serviços ferroviários e impulsionar o tráfego ferroviário transeuropeu.

Alteração 216
Proposta de regulamento
Artigo 61 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. A ENIM deve elaborar e adotar uma estrutura comum para as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, que tenha em conta as informações enumeradas no anexo IV dessa diretiva e no anexo IV do presente regulamento, bem como um calendário comum para a consulta das partes interessadas sobre o projeto de especificações da rede. Ao elaborar as

1. A ENIM deve, ***até... [12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento]***, elaborar e adotar uma estrutura comum para as especificações da rede a que se refere o artigo 27.º da Diretiva 2012/34/UE, que tenha em conta as informações enumeradas no anexo IV dessa diretiva e no anexo IV do presente regulamento, bem como um calendário comum para a consulta das partes

especificações da rede, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta esta estrutura e este calendário.

interessadas sobre o projeto de especificações da rede. Ao elaborar as especificações da rede, os gestores de infraestrutura devem ter o mais possível em conta esta estrutura e este calendário.

Alteração 217

Proposta de regulamento

Artigo 62 – n.º 2 – alínea b)

Texto da Comissão

b) Melhorar a transparência da gestão da capacidade ferroviária e da gestão do tráfego ao longo de todas as suas fases;

Alteração

b) Melhorar a transparência da gestão da capacidade ferroviária e da gestão do tráfego ao longo de todas as suas fases, ***nomeadamente através de soluções digitais e em tempo real, progressivamente elaboradas com as partes interessadas pertinentes;***

Alteração 218

Proposta de regulamento

Artigo 62 – n.º 2 – parágrafo 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Para assegurar a interoperabilidade dos sistemas pertinentes, as ferramentas digitais e os serviços digitais estão, se for caso disso, em conformidade com as ETI ATM/TAP e o RINF a que se refere o artigo 49.º da Diretiva (UE) 2016/797.

Alteração 219

Proposta de regulamento

Artigo 62 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. Os gestores de infraestrutura devem assegurar que as ferramentas digitais e os serviços digitais cumprem os requisitos do processo de planeamento e repartição da capacidade estabelecidos na secção 3 do presente regulamento. A fim de alcançar as melhorias indicadas no n.º 2, alínea a),

do presente artigo, os gestores de infraestrutura devem também utilizar uma ferramenta para a digitalização das restrições temporárias de capacidade e uma ilustração digital dos comboios que circulam na rede ferroviária europeia.

Alteração 220
Proposta de regulamento
Artigo 62 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Caso as ferramentas digitais ou os serviços digitais necessários para apoiar os processos de gestão da capacidade ou de gestão do tráfego tenham de ser abrangidos por especificações técnicas de interoperabilidade, ou caso as especificações existentes que abrangem total ou parcialmente essas ferramentas, tal como previsto na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, tenham de ser alteradas, a ENIM e os gestores de infraestrutura devem contribuir para o desenvolvimento e a manutenção dessas especificações, em cooperação com a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e através do processo referido no artigo 5.º da Diretiva (UE) 2016/797.

Alteração

3. Caso as ferramentas digitais ou os serviços digitais necessários para apoiar os processos de gestão da capacidade ou de gestão do tráfego tenham de ser abrangidos por especificações técnicas de interoperabilidade, ou caso as especificações existentes que abrangem total ou parcialmente essas ferramentas, tal como previsto na Diretiva (UE) 2016/797 e nos atos de execução adotados ao abrigo dessa diretiva, tenham de ser alteradas, a ENIM e os gestores de infraestrutura devem contribuir para o desenvolvimento e a manutenção dessas especificações, em cooperação com **a ERA e** a Empresa Comum do Setor Ferroviário Europeu e através do processo referido no artigo 5.º da Diretiva (UE) 2016/797.

Alteração 221
Proposta de regulamento
Artigo 62 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. Os gestores de infraestrutura devem assegurar a plena operacionalidade das ferramentas digitais e dos serviços digitais a que se refere o n.º 1, de acordo com os prazos estabelecidos no presente regulamento. Devem ser estabelecidos os seguintes sistemas digitais europeus de gestão da capacidade ferroviária e do tráfego:

a) Um sistema digital europeu para os processos de gestão da capacidade previstos no capítulo II do presente regulamento que compreenda:

i) uma visualização digital dos modelos de capacidade a que se refere o artigo 17.º, até 1 de julho de 2025 («ferramenta europeia de gestão da capacidade»), a utilizar a partir do período de vigência do horário de 2027;

ii) uma ferramenta para a apresentação dos pedidos de capacidade anuais multirredes e a receção de respostas num único local e através de uma única operação, até 1 de janeiro de 2026 («sistema de coordenação de canais horários»), a utilizar a partir do período de vigência do horário de 2027;

iii) uma apresentação digital do plano de oferta de capacidade em tempo real a que se referem os artigos 9.º e 18.º, até 1 de dezembro de 2028 («ferramenta europeia de gestão da capacidade»), a utilizar a partir do período de vigência do horário de 2030;

iv) um ecrã digital e uma ferramenta para a coordenação das restrições temporárias de capacidade a que se refere o artigo 10.º, até 1 de dezembro de 2027 («ferramenta temporária de restrições de capacidade»), a utilizar a partir do período de vigência do horário de 2029;

v) um corretor de capacidade para solicitar capacidade multirredes de acordo com os processos descritos nos artigos 32.º a 34.º, até 1 de janeiro de 2029 («corretor de capacidade»), a utilizar a partir do período de vigência do horário de 2030;

b) Um sistema digital europeu de apoio ao conceito de rede europeia de gestão do tráfego, para os processos de gestão do tráfego estabelecidos no capítulo III do presente regulamento («sistema de informação sobre os comboios»), que preveja:

i) uma panorâmica, à escala europeia, da circulação de comboios multirredes, do ponto de partida ao destino, a partir da data de aplicação do regulamento;

ii) um intercâmbio regular de informações sobre a hora prevista de chegada, o mais tardar, em dezembro de 2027;

iii) a sinalização de incidentes a este sistema comum ou através do mesmo, o mais tardar, em dezembro de 2030;

iv) uma plataforma comum para a comunicação e cooperação dos centros nacionais de controlo do tráfego, o mais tardar, em dezembro de 2030.

A ERA, em cooperação com a ENIM e o coordenador da rede, deve fornecer, em conformidade com o artigo 19.º do Regulamento (UE) 2016/796, o mais tardar, em ... [12 meses a contar da entrada em vigor do presente regulamento], uma recomendação à Comissão que crie ferramentas para a implementação e governação do sistema digital europeu de gestão da capacidade ferroviária e do tráfego. A recomendação deve ter em conta as ferramentas já operacionais ou em fase de desenvolvimento, bem como os investimentos autorizados e as ferramentas e prazos previstos no presente número. Com base nessa recomendação, a Comissão fica habilitada a adotar, em conformidade com o artigo 71.º, um ato delegado com vista à criação destas ferramentas para a implementação e governação do sistema digital europeu de gestão da capacidade ferroviária e do tráfego e à identificação das tarefas levadas a cabo pela Empresa Comum Setor Ferroviário Europeu, pela ERA, pelos gestores de infraestrutura, pela ENIM, pela ENRRB e pelo coordenador da rede neste processo.

Alteração 222
Proposta de regulamento
Artigo 62 – n.º 5-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-B. Cabe à ERA coordenar estas tarefas.

As ferramentas centrais dos sistemas europeus de gestão da capacidade digital e do tráfego são geridas pelo coordenador da rede.

A ERA deve assegurar a conformidade dos sistemas digitais desenvolvidos pelo setor com as normas técnicas de interoperabilidade.

Alteração 223
Proposta de regulamento
Artigo 62 – n.º 5-C (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-C. A Comissão e os Estados-Membros devem apoiar o financiamento das atividades enunciadas no presente artigo, a fim de assegurar uma aplicação atempada, harmonizada e interoperável a nível transfronteiras das ferramentas e dos serviços digitais.

Alteração 224
Proposta de regulamento
Artigo 63 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. As funções e as competências previstas no artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE devem ser igualmente exercidas no que diz respeito às matérias abrangidas pelo presente regulamento. Em especial, a entidade reguladora deve acompanhar as atividades dos gestores de infraestrutura previstas nos capítulos II a V

1. As funções e as competências previstas no artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE devem ser igualmente exercidas no que diz respeito às matérias abrangidas pelo presente regulamento. Em especial, a entidade reguladora deve acompanhar as atividades dos gestores de infraestrutura **e do coordenador da rede**

e verificar o cumprimento do presente regulamento por sua própria iniciativa e com vista a prevenir a discriminação dos candidatos.

européu previstas nos capítulos II a V *do presente regulamento* e verificar o cumprimento do presente regulamento por sua própria iniciativa e com vista a prevenir a discriminação dos candidatos.

Alteração 225

Proposta de regulamento

Artigo 63 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. A entidade reguladora participa e supervisiona o planeamento estratégico da capacidade prevista na secção II do presente regulamento. A entidade reguladora avalia também a proporcionalidade, a não discriminação e a transparência. A entidade reguladora pode emitir e partilhar pareceres com os gestores de infraestrutura, a ENIM e a ERP. Na elaboração do planeamento estratégico da capacidade, os gestores de infraestrutura devem ter em conta as propostas das entidades reguladoras.

Alteração 226

Proposta de regulamento

Artigo 63 – n.º 2

Texto da Comissão

Alteração

2. Uma empresa ferroviária, um candidato, um potencial candidato, uma autoridade nacional, regional ou local responsável pelos transportes tem o direito de recorrer para a entidade reguladora, nos termos do artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE, caso considere ter sido tratado de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesado pelo gestor de infraestrutura no exercício, por este último, das atividades previstas nos capítulos II, III, IV e V do presente regulamento (***Gestão da capacidade de infraestrutura; Gestão do tráfego e de crises; Análise e gestão do desempenho; Rede europeia de coordenação***).

2. Uma empresa ferroviária, ***outro*** candidato, um potencial candidato, uma autoridade nacional, regional ou local responsável pelos transportes tem o direito de recorrer para a entidade reguladora, nos termos do artigo 56.º da Diretiva 2012/34/UE, caso considere ter sido tratado de forma injusta ou discriminatória ou de algum outro modo lesado pelo gestor de infraestrutura no exercício, por este último, das atividades previstas nos capítulos II, III, IV e V do presente regulamento.

Alteração 227
Proposta de regulamento
Artigo 64 – n.º 1 – parágrafo 1

Texto da Comissão

Para efeitos do cumprimento das responsabilidades que lhes incumbem por força do presente regulamento, as entidades reguladoras devem cooperar no âmbito da ENRRB, tal como enunciado no artigo 57.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, nomeadamente através de consultas e investigações conjuntas, da adoção de pareceres ou recomendações ou de outras atividades relevantes. As entidades reguladoras devem prestar todas as informações necessárias à ENRRB.

Alteração

Para efeitos do cumprimento das responsabilidades que lhes incumbem por força do presente regulamento, as entidades reguladoras devem cooperar no âmbito da ENRRB, tal como enunciado no artigo 57.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, nomeadamente através de consultas e investigações conjuntas, da adoção de pareceres ou recomendações ou de outras atividades relevantes. As entidades reguladoras devem prestar todas as informações necessárias à ENRRB ***e ter em conta os pareceres e recomendações adotados pela ENRRB.***

Alteração 228
Proposta de regulamento
Artigo 64 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Sempre que uma entidade reguladora adote uma decisão divergente de um parecer ou recomendação pertinente da ENRRB ou se recuse a adotar uma decisão, deve apresentar à ENRRB uma explicação das divergências e os motivos para não seguir os pareceres ou recomendações da ENRRB.

Alteração

5. Sempre que uma entidade reguladora adote uma decisão divergente de um parecer ou recomendação pertinente da ENRRB ou se recuse a adotar uma decisão, deve apresentar à ENRRB uma explicação das divergências e os motivos para não seguir os pareceres ou recomendações da ENRRB ***e incluir na sua decisão a explicação pertinente.***

Alteração 229
Proposta de regulamento
Artigo 64 – n.º 8-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

8-A. A ENRRB deve assegurar que a sua estrutura, os seus métodos de funcionamento e todas as informações

pertinentes sobre o seu trabalho, incluindo pareceres e recomendações, sejam disponibilizados ao público através do seu sítio Web. Deve incluir os dados de contacto dos grupos de trabalho.

Alteração 230
Proposta de regulamento
Artigo 65 – n.º 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

2-A. A ENRRB deve avaliar, antes da sua adoção, os quadros europeus de gestão de capacidade, gestão de tráfego e análise do desempenho, bem como a estrutura comum das especificações da rede, e emitir e partilhar um parecer com as entidades reguladoras nacionais que podem tomar medidas em conformidade com o artigo 56.º a Diretiva 2012/34/UE. A ENRRB pode avaliar todas as decisões da ENIM e emitir e partilhar pareceres com a ENIM, as entidades reguladoras, a ERP e os gestores de infraestrutura.

Alteração 231
Proposta de regulamento
Artigo 65 – n.º 3

Texto da Comissão

Alteração

3. Com base nos pedidos dos candidatos, dos gestores de infraestrutura e de outras partes interessadas, a ENRRB deve emitir pareceres ou recomendações sobre as decisões pendentes ou adotadas relativas a queixas apresentadas às entidades reguladoras do setor ferroviário.

3. Suprimido

Alteração 232
Proposta de regulamento
Artigo 65 – n.º 5-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

5-A. A ENRRB deve emitir recomendações à ENIM no que diz respeito à criação e revisão do quadro europeu para a análise do desempenho a que se refere o artigo 50.º, nomeadamente sobre domínios de desempenho, problemas de desempenho a resolver em cada um dos domínios de desempenho e a harmonização das metodologias, processos, critérios e definições para a recolha e análise de dados relacionados com o desempenho e os indicadores de desempenho;

Alteração 233
Proposta de regulamento
Artigo 65 – n.º 6-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

6-A. A ENRRB deve avaliar os quadros europeus para a gestão da capacidade, a gestão do tráfego e a análise do desempenho, bem como a estrutura comum das especificações da rede e emitir um parecer. Aquando da verificação das especificações da rede, as entidades reguladoras devem ter na máxima consideração o parecer da ENRRB.

Alteração 234
Proposta de regulamento
Artigo 66 – parágrafo 2-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A ENRRB deve assegurar que os seus modos de funcionamento e todas as informações pertinentes sobre o seu trabalho sejam disponibilizados ao

público num sítio Web comum. Este deve incluir os dados de contacto para a apresentação de reclamações, os dados de contacto para grupos de trabalho específicos e informações sobre os procedimentos.

Alteração 235
Proposta de regulamento
Artigo 66 – parágrafo 2-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

A ENRRB deve publicar os seus pareceres e recomendações num sítio Web específico.

Alteração 236
Proposta de regulamento
Artigo 67 – n.º 1

Texto da Comissão

Alteração

1. O conselho das entidades reguladoras é composto por um membro com direito de voto de cada Estado-Membro que tenha uma rede ferroviária em funcionamento e um membro nomeado pela Comissão.

1. O conselho das entidades reguladoras é composto por um membro com direito de voto de cada Estado-Membro que tenha uma rede ferroviária em funcionamento e um membro nomeado pela Comissão. *A ERA é um observador sem direito de voto.*

Alteração 237
Proposta de regulamento
Artigo 68 – n.º 2 – alínea a-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-A) Adotar pareceres e recomendações sobre as decisões tomadas pela ENIM, em cooperação com o coordenador da rede que se insiram no âmbito de aplicação do presente regulamento;

Alteração 238
Proposta de regulamento
Artigo 68 – n.º 2 – alínea a-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

a-B) Dar seguimento a queixas das empresas ferroviárias, dos operadores das instalações de serviço e de outras partes interessadas, adotando as recomendações e pareceres da ENRRB sobre as consultas mencionadas no artigo 55.º-A, bem como as decisões tomadas pela ENIM, em cooperação com o coordenador da rede.

Alteração 239
Proposta de regulamento
Artigo 68 – n.º 2 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) Elaborar e adotar uma recomendação dirigida à ENIM no que diz respeito à criação e revisão do quadro europeu para a análise do desempenho.

Alteração 240
Proposta de regulamento
Artigo 69 – n.º 1-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

1-A. O conselho reúne-se periodicamente. Elege, por maioria de dois terços dos seus membros, um presidente de entre os seus membros, que exerce um mandato de um ano.

Alteração 241
Proposta de regulamento
Artigo 69 – n.º 2

Texto da Comissão

2. A Comissão **preside** às reuniões do conselho. Não dispõe de direito de voto.

Alteração

2. A Comissão **participa, apoia e facilita a coordenação durante as** reuniões do conselho. Não dispõe de direito de voto.

Alteração 242
Proposta de regulamento
Artigo 70 – n.º 3

Texto da Comissão

3. Os grupos de trabalho devem estar abertos à participação de peritos das entidades reguladoras do setor ferroviário, da Comissão, **das partes interessadas operacionais** e, se for caso disso, de outros organismos públicos ou privados.

Alteração

3. Os grupos de trabalho devem estar abertos à participação, **mediante convite**, de peritos das entidades reguladoras do setor ferroviário, da Comissão, **ERA** e, se for caso disso, **das partes interessadas operacionais e** de outros organismos públicos ou privados.

Alteração 243
Proposta de regulamento
Artigo 70 – n.º 5

Texto da Comissão

5. Se necessário, em função de cada caso, o conselho ou os presidentes dos grupos de trabalho podem convidar peritos de reconhecida competência nos domínios em causa para participar nas reuniões dos grupos de trabalho.

Alteração

5. Se necessário, em função de cada caso, o conselho ou os presidentes dos grupos de trabalho podem convidar **peritos das entidades reguladoras do setor ferroviário, da Comissão, da ERA, das partes interessadas operacionais e, se for caso disso, de outros organismos públicos ou privados, bem como** peritos de reconhecida competência nos domínios em causa para participar nas reuniões dos grupos de trabalho.

Alteração 244
Proposta de regulamento
Artigo 71 – n.º 2

Texto da Comissão

2. O poder de adotar os atos delegados referido no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 2, no artigo 21.º, n.º 9, no artigo 38.º, n.º 3, no artigo 39.º, n.º 9, no artigo 46.º, n.º 6, no artigo 48.º, n.º 3, **e** no artigo 53.º, n.º 5, é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [1 de janeiro de 2026]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes, pelo menos, nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem, pelo menos, três meses antes do final de cada prazo.

Alteração

2. O poder de adotar os atos delegados referido **no artigo 6.º, n. 4.º, alínea a), no artigo 8.º, n.º 7, no artigo 10.º, n.º 8, no artigo 11.º, n.º 2, no artigo 11.º n.º 4 alínea a), no artigo 12.º, n.º 9, alínea a), no artigo 18, n.º 10, alínea a), no artigo 19.º, n.º 5, no artigo 20.º, n.º 4, alínea a), no artigo 21.º, n.º 9, no artigo 38.º, n.º 3, no artigo 39.º, n.º 8, alínea a), no artigo 39.º, n.º 9, no artigo 40.º, n.º 7, no artigo 41.º, n.º 3, no artigo 44.º, n.º 3, alínea a), no artigo 46.º, n.º 6, no artigo 48.º, n.º 3, no artigo 52.º, n.º 1, no artigo 53.º, n.º 5, e no artigo 62.º, n.º 5, alínea a)**, e é conferido à Comissão por um prazo de cinco anos a contar de [1 de janeiro de 2026]. A Comissão elabora um relatório relativo à delegação de poderes, pelo menos, nove meses antes do final do prazo de cinco anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem, pelo menos, três meses antes do final de cada prazo.

Alteração 245
Proposta de regulamento
Artigo 1 – n.º 1 – alínea c)

Texto da Comissão

c) São suprimidos os pontos 20, 22, 23, 27 e 28;

Alteração

c) **No artigo 3.º, são suprimidos os pontos 20, 22, 23, 27 e 28;**

Alteração 246
Proposta de regulamento
Artigo 74-A (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 74.º-A

Alteração do Regulamento (UE) 2016/796

1. O Regulamento (UE) 2016/796 é alterado do seguinte modo:

a) No artigo 19.º, n.º 1, é aditada a seguinte alínea:

m) Emitir, a pedido, recomendações dirigidas à Comissão a respeito da elaboração e atualização de atos de execução e atos delegados, conforme estabelecido no Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho (UE) .../... [Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à utilização da capacidade da infraestrutura ferroviária no espaço ferroviário europeu único, que altera a Diretiva 2012/34/UE e revoga o Regulamento (UE) n.º 913/2010].

Alteração 247
Proposta de regulamento
Artigo 74-B (novo)

Texto da Comissão

Alteração

Artigo 74.º-B

Alteração da Diretiva (UE) 2016/797

1. A Diretiva (UE) 2016/797 é alterada do seguinte modo:

a) No ponto 2 do anexo II, é inserida a seguinte alínea:

2.9 Utilização da capacidade de infraestrutura ferroviária: as estruturas, organismos e procedimentos referidos no Regulamento (UE) .../... do Parlamento Europeu e do Conselho [presente regulamento]

Alteração 248
Proposta de regulamento
Artigo 75 – n.º 1

Texto da Comissão

1. Os acordos-quadro celebrados em conformidade com o artigo 42.º da Diretiva 2012/34/UE continuam a ser aplicáveis até ao termo da sua vigência.

Alteração

1. Os acordos-quadro celebrados **antes de 1 de janeiro de 2026** em conformidade com o artigo 42.º da Diretiva 2012/34/UE continuam a ser aplicáveis até ao termo da sua vigência.

Alteração 249
Proposta de regulamento
Artigo 77 – n.º 2 – parágrafo 1 – alínea a)

Texto da Comissão

a) Os artigos 1.º, 2.º e 3.º, o capítulo II, com exceção do artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, e do **artigo 27.º, n.º 4**, e o capítulo III, com exceção do artigo 48.º, do presente regulamento aplicam-se apenas às atividades e tarefas executadas em relação aos horários de serviço que entrem em vigor após [8 de dezembro de **2029**];

Alteração

a) Os artigos 1.º, 2.º e 3.º, o capítulo II, com exceção do artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, e **dos artigos 26.º, 27.º, 28.º, 31.º, 39.º e 50.º**, e o capítulo III, com exceção do artigo 48.º, do presente regulamento aplicam-se apenas às atividades e tarefas executadas em relação aos horários de serviço que entrem em vigor após 8 de dezembro de **2027**;

Alteração 250
Proposta de regulamento
Artigo 77 – n.º 2 – parágrafo 1 – alínea b)

Texto da Comissão

b) O artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de **2028**;

Alteração

b) O artigo 9.º, n.ºs 1 e 2, são aplicáveis a partir de 1 de janeiro de **2027**;

Alteração 251
Proposta de regulamento
Artigo 77 – n.º 2 – parágrafo 1 – alínea c-A) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

c-A) O artigo 35.º é aplicável a partir de 1 de dezembro de 2028;

Alteração 252
Proposta de regulamento
Artigo 77 – n.º 2 – parágrafo 1 – alínea c-B) (nova)

Texto da Comissão

Alteração

c-B) O artigo 40.º é aplicável a partir de 1 de dezembro de 2027;

Alteração 253
Proposta de regulamento
Artigo 77 – n.º 2 – parágrafo 1 – alínea e)

Texto da Comissão

Alteração

e) O artigo 74.º é aplicável a partir de 9 de dezembro de **2029**.

e) O artigo 74.º é aplicável a partir de 9 de dezembro de **2027**.

Alteração 254
Proposta de regulamento
Anexo I – secção 1 – quadro

Texto da Comissão

Resultado	Conteúdo
Estratégia de capacidade (Artigo 16.º)	– desenvolvimento planeado da infraestrutura física, incluindo novas construções, modernizações, renovações e encerramentos/desativações, – evolução prevista da procura de serviços de transporte ferroviário, – orientações estratégicas sobre a utilização da capacidade pelos Estados-Membros, incluindo uma perspetiva da evolução das obrigações de serviço público, – capacidade atribuída no âmbito de acordos-quadro e capacidade necessária para prestar serviços de transporte nos termos de contratos de serviço público, – infraestruturas declaradas muito utilizadas ou congestionadas, – restrições de capacidade significativas resultantes de trabalhos na infraestrutura.

Modelo de capacidade (Artigo 17.º)	– todas as informações constantes da estratégia de capacidade, se for caso disso, atualizadas e mais pormenorizadas, – volume de capacidade disponível para os candidatos por segmento de mercado do transporte ferroviário e/ou por processo de repartição, – volume de capacidade necessário para os trabalhos na infraestrutura por impacto no tráfego (categorias), – Âmbito geográfico: pelo menos as linhas incluídas na rede principal e na rede principal <i>da rede transeuropeia de transportes</i> – pormenor geográfico: repartição em secções de planeamento adequadas que reflitam as características da infraestrutura e da procura, – Âmbito temporal: um período de vigência de um horário de serviço, – pormenor temporal: pelo menos a síntese anual (restrições de capacidade) e um ou mais dias representativos (capacidade disponível para pedidos).
Plano de oferta de capacidade (Artigo 18.º)	– todas as informações constantes do modelo de capacidade, se for caso disso, atualizadas e mais pormenorizadas, – capacidade previamente planeada disponível para pedidos, definida sob a forma de objetos de capacidade, – restrições de capacidade, definidas sob a forma de objetos de capacidade, – capacidade alternativa disponível durante as restrições de capacidade, – capacidade alternativa disponível em caso de perturbações na rede.

Alteração

Resultado	Conteúdo
Estratégia de capacidade (Artigo 16.º)	– desenvolvimento planeado da infraestrutura física, incluindo novas construções, modernizações, renovações e encerramentos/desativações, – evolução prevista da procura de serviços de transporte

	ferroviário, – orientações estratégicas sobre a utilização da capacidade pelos Estados-Membros, incluindo uma perspetiva da evolução das obrigações de serviço público, – capacidade atribuída no âmbito de acordos-quadro e capacidade necessária para prestar serviços de transporte nos termos de contratos de serviço público, – infraestruturas declaradas muito utilizadas ou congestionadas, – restrições de capacidade significativas resultantes de trabalhos na infraestrutura.
Modelo de capacidade (Artigo 17.º)	– todas as informações constantes da estratégia de capacidade, se for caso disso, atualizadas e mais pormenorizadas, – volume de capacidade disponível para os candidatos por segmento de mercado do transporte ferroviário e/ou por processo de repartição, <i>incluindo a capacidade reservada para pedidos posteriores e a capacidade atribuída por meio de acordos-quadro,</i> – volume de capacidade necessário para os trabalhos na infraestrutura por impacto no tráfego (categorias), – Âmbito geográfico: pelo menos as linhas incluídas na rede principal e na rede principal RTE-T alargada, – Pormenor geográfico: repartição em secções de planeamento adequadas que reflitam as características da infraestrutura e da procura, – Âmbito temporal: um período de vigência de um horário de serviço, – Pormenor temporal: pelo menos a síntese anual (restrições de capacidade) e um ou mais dias representativos (capacidade disponível para pedidos).
Plano de oferta de capacidade (Artigo 18.º)	– todas as informações constantes do modelo de capacidade, se for caso disso, atualizadas e mais pormenorizadas, – capacidade previamente planeada disponível para pedidos, definida sob a forma de objetos de capacidade, – restrições de capacidade, definidas sob a forma de objetos de capacidade, – capacidade alternativa disponível durante as restrições de capacidade,

	– capacidade alternativa disponível em caso de perturbações na rede.
--	--

Alteração 255

Proposta de regulamento

Anexo I – secção 2 – ponto 1 – parágrafo 3 – quadro

Texto da Comissão

Resultado	Marco	Prazo (o mais tardar)
Estratégia de capacidade (artigo 16.º)	<i>Publicação dos primeiros elementos da estratégia de capacidade</i>	X-60
	Primeira consulta das partes interessadas	X-58
	Publicação do projeto de estratégia e segunda consulta das partes interessadas	X-38
	Publicação da estratégia de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-36
Modelo de capacidade (Artigo 17.º)	Início da preparação	X-36
	Consulta dos candidatos e das partes interessadas operacionais	X-24
	Publicação do projeto de modelo de capacidade	X-21
	Coordenação com os candidatos e as partes interessadas operacionais	X-19
	Publicação do modelo de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-18
Plano de oferta de capacidade (Artigo 18.º)	Início da preparação	X-18
	Consulta dos candidatos e das partes interessadas operacionais	X-14
	Publicação das restrições de capacidade a que se refere o ponto 3, subponto 1, do presente anexo	X-12
	Publicação do plano de oferta de capacidade final na sequência da coordenação final entre	X-11

	os gestores de infraestrutura	
	Publicação das restrições de capacidade a que se refere o ponto 3, subponto 5, do presente anexo	X-4
	Redistribuição da capacidade reservada para atribuição a outros processos de repartição através do horário de serviço	X-2
	Atualização do plano de oferta de capacidade para refletir eventuais alterações da capacidade previamente planeada ou atribuída	Até X+12, sem atrasos
Nota: 1) por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»), em conformidade com o ponto 4.		

Alteração

Resultado	Marco	Prazo (o mais tardar)
Estratégia de capacidade (artigo 16.º)	<i>Fase de elaboração da estratégia de capacidade</i>	X-60
	Primeira consulta das partes interessadas	X-58
	Publicação do projeto de estratégia e segunda consulta das partes interessadas	<i>X- 48</i>
	Publicação da estratégia de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-36
	<i>Publicação do modelo de capacidade</i>	<i>X-18</i>
	<i>Publicação do plano de oferta de capacidade final na sequência da consulta entre os gestores de infraestrutura e a ERP</i>	<i>X - 11</i>
Modelo de capacidade (Artigo 17.º)	Início da preparação	X-36
	Consulta dos candidatos e das partes interessadas operacionais	X-24

	<i>Coordenação entre os gestores de infraestrutura e os participantes na operação e avaliações de viabilidade relativas às necessidades de capacidade previstas que possam não ser totalmente tidas em conta no projeto de modelo de capacidade</i>	X-22
	Publicação do projeto de modelo de capacidade <i>e início da segunda consulta com os candidatos e participantes na operação</i>	X-21
	Coordenação com os candidatos e as partes interessadas operacionais	X-19
	Publicação do modelo de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-18
Plano de oferta de capacidade (Artigo 18.º)	Início da preparação	X-18
	Consulta dos candidatos e das partes interessadas operacionais	X-14
	<i>A entidade reguladora deve analisar o projeto de plano de oferta de capacidade e pode tomar uma decisão exigindo que o gestor de infraestrutura altere o plano de oferta de capacidade</i>	<i>X-14 a X-13</i>
	Publicação das restrições de capacidade a que se refere o ponto 3, subponto 1, do presente anexo	X-12
	Publicação do plano de oferta de capacidade final na sequência da coordenação final entre os gestores de infraestrutura	X-11
	<i>Atualização do plano de oferta de capacidade para pedidos tardios</i>	<i>X-6,5</i>
	Publicação das restrições de capacidade a que se refere o ponto 3, subponto 5, do presente anexo	X-4
	Redistribuição da capacidade reservada para atribuição a outros processos de repartição através do horário de serviço	X-2

	Atualização do plano de oferta de capacidade para refletir eventuais alterações da capacidade previamente planeada ou atribuída	Até X+12, sem atrasos
Nota: 1) por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»), em conformidade com o ponto 4.		

Alteração 256
Proposta de regulamento
Anexo I – secção 3 – ponto 1

Texto da Comissão

1. No que se refere às restrições temporárias da capacidade das linhas ferroviárias, por razões tais como trabalhos na infraestrutura, incluindo restrições de velocidade associadas, peso por eixo, comprimento do comboio, tração ou gabarito («restrições de capacidade»), com uma duração superior a sete dias consecutivos e relativamente aos quais mais de 30 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, cujo itinerário seja mudado, ou que seja substituído por outros modos de transporte, os gestores de infraestrutura em causa publicam todas as restrições de capacidade e os resultados preliminares da consulta aos candidatos pela primeira vez pelo menos 24 meses e, de forma atualizada, pela segunda vez, pelo menos 12 meses antes da mudança do horário de serviço em causa. Estas restrições de capacidade devem ser incluídas no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

Alteração

1. No que se refere às restrições temporárias da capacidade das linhas ferroviárias, por razões tais como trabalhos na infraestrutura, incluindo restrições de velocidade associadas, peso por eixo, comprimento do comboio, tração ou gabarito («restrições de capacidade»), com uma duração superior a sete dias consecutivos e relativamente aos quais mais de 30 % do volume de tráfego estimado para uma linha férrea por dia seja cancelado, cujo itinerário seja mudado, ou que seja substituído por outros modos de transporte, os gestores de infraestrutura em causa publicam todas as restrições de capacidade, ***na medida em que forem conhecidas***, e os resultados preliminares da consulta aos candidatos pela primeira vez pelo menos 24 meses e, de forma atualizada, pela segunda vez, pelo menos 12 meses antes da mudança do horário de serviço em causa. Estas restrições de capacidade devem ser incluídas no plano de oferta de capacidade a que se refere o artigo 18.º.

Alteração 257
Proposta de regulamento
Anexo I – secção 3 – ponto 7

Texto da Comissão

7. Sem prejuízo do disposto no artigo 40.º, o gestor de infraestrutura pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos nos pontos 1 a 5 caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ***ou se a sua aplicação se revelasse ineficaz em termos de custos*** ou irresponsável no que diz respeito à vida ou condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa chegarem a acordo. Nesses casos e no caso de quaisquer outras restrições de capacidade não sujeitas a consulta em conformidade com outras disposições do presente anexo, o gestor de infraestrutura deve consultar imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa em causa.

Alteração

7. Sem prejuízo do disposto no artigo 40.º, o gestor de infraestrutura pode decidir não aplicar os prazos estabelecidos nos pontos 1 a 5 caso a restrição de capacidade seja necessária para restabelecer operações ferroviárias seguras, se o calendário dessas restrições estiver fora do controlo do gestor de infraestrutura ou irresponsável no que diz respeito à vida ou condições da infraestrutura, ou, ainda, se todos os candidatos em causa chegarem a acordo. Nesses casos e no caso de quaisquer outras restrições de capacidade não sujeitas a consulta em conformidade com outras disposições do presente anexo, o gestor de infraestrutura deve consultar imediatamente os candidatos e os principais operadores das instalações de serviço em causa em causa.

Alteração 258
Proposta de regulamento
Anexo I – secção 4 – ponto 1 – quadro

<i>Texto da Comissão</i>	
Marco ou período	Prazo ou duração ⁽¹⁾
Período de validade do horário de serviço («período de vigência de um horário de serviço»)	Um ano
Entrada em vigor do horário de serviço	Meia-noite do segundo sábado de dezembro
Publicação do plano de oferta de capacidade	Em conformidade com o ponto 2 do presente anexo
Publicação das restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura	Em conformidade com os pontos 2 e 3 do presente anexo

Prazo para os candidatos apresentarem pedidos de direitos de capacidade	X-8,5
Preparação do projeto de horário de serviço Prazo para o(s) gestor(es) de infraestrutura apresentar(em) um projeto de oferta de capacidade aos candidatos	X-6,5
Término da coordenação com os candidatos	X-6
Prazo para o(s) gestor(es) de infraestrutura apresentar(em) uma oferta de capacidade final aos candidatos	X-5,5
Publicação do horário de serviço definitivo Prazo para o gestor de infraestrutura atribuir direitos de capacidade aos candidatos	X-5,25
Conversão das especificações de capacidade em canais horários	A especificar no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º
Nota: 1) por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»).	
<i>Alteração</i>	
Marco ou período	Prazo ou duração(1)
Período de validade do horário de serviço («período de vigência de um horário de serviço»)	Um ano
Entrada em vigor do horário de serviço	Meia-noite do segundo sábado de dezembro
Publicação do plano de oferta de capacidade	Em conformidade com o ponto 2 do presente anexo
Publicação das restrições de capacidade resultantes de trabalhos na infraestrutura	Em conformidade com os pontos 2 e 3 do presente anexo

Prazo para os candidatos apresentarem pedidos de direitos de capacidade	X-8,5
Preparação do projeto de horário de serviço Prazo para o(s) gestor(es) de infraestrutura apresentar(em) um projeto de oferta de capacidade aos candidatos	X-6,5
Término da coordenação com os candidatos, <i>garantindo o cumprimento de todos os pré-requisitos antes deste término da «fase de observação» com uma duração de duas semanas</i>	X-6
Prazo para o(s) gestor(es) de infraestrutura apresentar(em) uma oferta de capacidade final aos candidatos	X-5,5
Publicação do horário de serviço definitivo Prazo para o gestor de infraestrutura atribuir direitos de capacidade aos candidatos	X-5,25
Conversão das especificações de capacidade em canais horários	A especificar no quadro europeu para a gestão da capacidade a que se refere o artigo 6.º
Nota: 1) por «X-m» entende-se «m» meses antes da data de entrada em vigor do horário de serviço («X»).	

Alteração 259

Proposta de regulamento

Anexo I – secção 7 – parágrafo 1 – quadro

<i>Texto da Comissão</i>	
Período	Duração
Período máximo para os gestores de infraestrutura prepararem uma oferta de direitos de capacidade para uma única rede	1 dia
Período máximo para os gestores de	5 dias

infraestrutura prepararem uma oferta de direitos de capacidade para várias redes	
<i>Alteração</i>	
Período	Duração
Período máximo para os gestores de infraestrutura prepararem uma oferta de direitos de capacidade para uma única rede <i>se o pedido ad hoc for efetuado após a data de publicação do horário de serviço definitivo</i>	24 horas
Período máximo para os gestores de infraestrutura prepararem uma oferta de direitos de capacidade para várias redes	5 dias

Alteração 260

Proposta de regulamento

Anexo I – secção 8 – parágrafo 1 – quadro

<i>Texto da Comissão</i>	
Marco ou período	Prazo ou duração
Tempo máximo para o gestor de infraestrutura oferecer um direito de capacidade alternativo para uma única rede	24 horas
Tempo máximo para os gestores de infraestrutura em causa oferecerem um direito de capacidade alternativo para várias redes	5 dias

Alteração

Marco ou período	Prazo ou duração
Tempo máximo para o gestor de infraestrutura oferecer um direito de capacidade alternativo para uma única rede <i>se a utilização estiver prevista nos dois dias úteis seguintes.</i>	24 horas
Tempo máximo para os gestores de infraestrutura oferecerem um direito de capacidade alternativo <i>com parâmetros especiais (por exemplo, remessas extraordinárias, ensaios)</i>	5 dias de <i>calendário</i>

Alteração 261
Proposta de regulamento
Anexo II – secção 1 – ponto 1 – parte introdutória

Texto da Comissão

Utilização	Classificação	Utilização da capacidade	Período de referência
Tráfego heterogéneo	Muito utilizada	> 65 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 200 dias por ano
Tráfego heterogéneo	Congestionada	> 95 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 250 dias por ano
Tráfego homogéneo	Muito utilizada	> 80 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 200 dias por ano
Tráfego homogéneo	Congestionada	> 95 % da capacidade teórica	Mais de quatro horas durante mais de 250 dias por ano

Alteração

Utilização	Classificação	Utilização da capacidade	Período de referência
Tráfego heterogéneo	Muito utilizada	> da capacidade teórica [valor a determinar pela ENIM]	Mais de quatro horas durante mais de 200 dias por ano
Tráfego heterogéneo	Congestionada	> da capacidade teórica [valor a determinar pela ENIM]	Mais de quatro horas durante mais de 250 dias por ano
Tráfego homogéneo	Muito utilizada	> da capacidade teórica [valor a determinar pela ENIM]	Mais de quatro horas durante mais de 200 dias por ano
Tráfego homogéneo	Congestionada	> da capacidade teórica [valor a determinar pela ENIM]	Mais de quatro horas durante mais de 250 dias por ano

Alteração 262
Proposta de regulamento
Anexo IV – parágrafo 1 – ponto 2 – alínea a)

Texto da Comissão

- a) Os procedimentos segundo os quais os candidatos são consultados sobre o planeamento estratégico da capacidade;

Alteração

- a) Os procedimentos segundo os quais os candidatos são consultados, **a que se refere o artigo 55.º-A**, sobre o planeamento estratégico da capacidade;

Alteração 263
Proposta de regulamento
Anexo VII – quadro 1

<i>Texto da Comissão</i>	
Domínios de desempenho sujeitos a análise do desempenho	Domínios de desempenho sujeitos a análise do desempenho
a que se refere o artigo 50.º	a que se refere o artigo 50.º
Domínio de desempenho	Problemas relevantes (indicativos)
Infraestrutura e equipamento	– capacidade e potencialidades da infraestrutura física e do seu equipamento, incluindo a implementação das normas RTE-T – reduções da capacidade ou da potencialidade da infraestrutura, devido a atrasos na renovação, manutenção ou reparação da infraestrutura
Capacidade da infraestrutura	– oferta de capacidade em termos de quantidade e qualidade – utilização da capacidade, capacidade disponível para dar resposta ao aumento do tráfego – coerência entre a capacidade disponível (planeada ou não planeada) e as necessidades do mercado – estabilidade da oferta de capacidade, nomeadamente no âmbito de trabalhos na infraestrutura

	– infraestruturas congestionadas – tempos de paragem previstos dos comboios nas estações fronteiriças
Gestão do tráfego	– pontualidade/atrasos dos diferentes tipos de serviços ferroviários, na origem, nas paragens intermédias e no destino e em locais importantes em termos operacionais – cancelamento de comboios – tempos de paragem reais dos comboios nas estações fronteiriças
Gestão de perturbações e gestão de crises	– percentagem de tráfego que pode ser reencaminhado ou replanificado durante a perturbação ou uma situação de crise – impacto das perturbações no tráfego ferroviário em termos de atrasos e cancelamentos – impacto das perturbações nos operadores de serviços ferroviários e nos seus clientes – problemas específicos identificados (qualitativos)
Implementação e desempenho dos serviços, ferramentas e interfaces digitais	– apoio aos processos relacionados com a gestão da capacidade, a gestão do tráfego e a gestão de perturbações – exaustividade e qualidade das informações e dos dados fornecidos – alinhamento com a arquitetura europeia desenvolvida na ERJU e com as especificações técnicas pertinentes, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797
Cumprimento da regulamentação; supervisão regulamentar	– indicadores do processo de controlo do cumprimento das regras e procedimentos – reclamações apresentadas às entidades reguladoras e à ENRRB

<i>Alteração</i>	
Domínios de desempenho sujeitos a análise do desempenho	Domínios de desempenho sujeitos a análise do desempenho
a que se refere o artigo 50.º	a que se refere o artigo 50.º
Domínio de desempenho	Problemas relevantes (indicativos)
Infraestrutura e equipamento	– capacidade e potencialidades da infraestrutura física e do seu equipamento, incluindo a implementação das normas RTE-T – reduções da capacidade ou da potencialidade da infraestrutura, devido a atrasos na renovação, manutenção ou reparação da infraestrutura
Capacidade da infraestrutura	– oferta de capacidade em termos de quantidade e qualidade, <i>incluindo coerência da rede nas fronteiras</i> – utilização da capacidade, capacidade disponível para dar resposta ao aumento do tráfego – coerência entre a capacidade disponível (planeada ou não planeada) e as necessidades do mercado – estabilidade da oferta de capacidade, nomeadamente no âmbito de trabalhos na infraestrutura – infraestruturas congestionadas – tempos de paragem previstos dos comboios nas estações fronteiriças
Gestão do tráfego	– pontualidade/atrasos dos diferentes tipos de serviços ferroviários, na origem, nas paragens intermédias e no destino e em locais importantes em termos operacionais – cancelamento de comboios – tempos de paragem reais dos comboios nas estações fronteiriças

Gestão de perturbações e gestão de crises	– percentagem de tráfego que pode ser reencaminhado ou replanificado durante a perturbação ou uma situação de crise – impacto das perturbações no tráfego ferroviário em termos de atrasos e cancelamentos – impacto das perturbações nos operadores de serviços ferroviários e nos seus clientes – problemas específicos identificados (qualitativos)
Implementação e desempenho dos serviços, ferramentas e interfaces digitais	– apoio aos processos relacionados com a gestão da capacidade, a gestão do tráfego e a gestão de perturbações – exaustividade e qualidade das informações e dos dados fornecidos, <i>bem como facilidade de acesso para as partes interessadas operacionais</i> – alinhamento com a arquitetura europeia desenvolvida na ERJU e com as especificações técnicas pertinentes, em conformidade com a Diretiva (UE) 2016/797
Cumprimento da regulamentação; supervisão regulamentar	– indicadores do processo de controlo do cumprimento das regras e procedimentos – reclamações apresentadas às entidades reguladoras e à ENRRB
